Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFFClassic

SCHIFFClassic

1/2021 Januar/Februar

U-Boot-Krieg 1943–1945

Warum die deutschen U-Boote die Atlantikschlacht wirklich verloren

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95

01
4 198450 009509

Die Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau* im Handelskrieg

Kampfplatz Atlantik

Pioniertat: Das erste deutsche Schiff, das die Welt umrundete

Sensationsfund in der Ostsee

Rätselhaftes Relikt: Forscher auf der Spur des Kalten Krieges

Henry Avery: Das war der erfolgreichste Pirat aller Zeiten

Neue Bücher

OCEANUM. Das maritime Magazin Band 5
Das neue OCEANUM Jahrbuch zeigt wieder einmal die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf 288 Seiten interessante Geschichten und aussagestarke Fotos. Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken

288 Seiten, Euro 15,90
Auch im Abonnement erhältlich!

NEU € 15,90

NEU € 16,90

OCEANUM. Das maritime Magazin SPEZIAL. Schifffahrt in Bremen und Bremerhaven.

Herausgegeben von Harald Focke und Ulf Kaack.
144 Seiten, Euro 16,90

NEU € 19,90

Harald Focke: Die Fusion
Wie der Norddeutsche Lloyd und die Hapag zusammenfanden
Wie kam es 1970 zur Fusion zwischen der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd? Der Autor hat die letzten Zeitzeugen befragt und beleuchtet in diesem Buch bislang unbekannte Hintergründe. Mit einem Beitrag von Arnold Kludas: Was blieb vom Norddeutschen Lloyd?
Hardcover, 160 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Euro 19,90

Wandkalender 2021:

NEU € 19,90

Hamburgs Hafenfähren.
Die „Grünen Dampfer" der 1920/1930er-Jahre in Gemälden von Jan Horstmann
zusammengestellt von Hagen Zielke,
14 Blätter, 48,8 x 33 cm, Euro 19,90

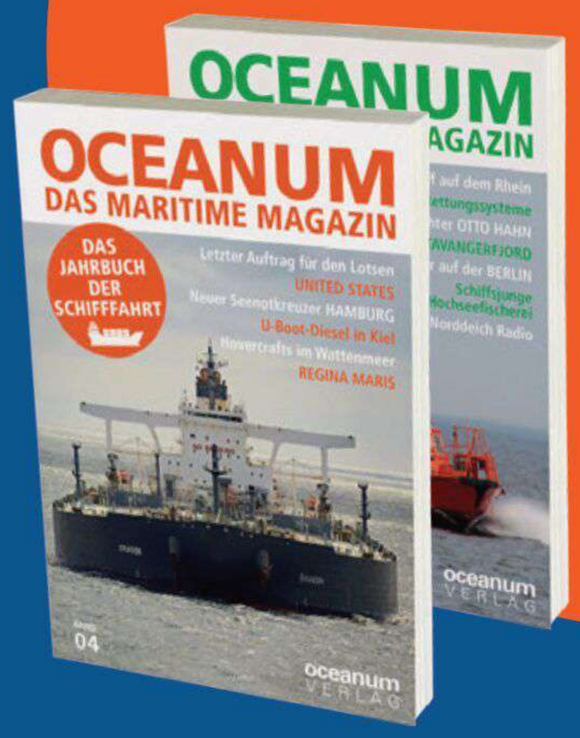
NEU € 24,90

Unser Geschenktipp:

Klaus-Peter Kiedel: Schiffe, Häfen und das Meer
Mit der Kamera an Bord zwischen Nordkap und Kapverden
Aus der Reihe Schifffahrt und Fotografie: Wir sehen Fischkutter im Nordmeer, Lotsen an der schottischen Ostküste, Supertanker vor Cornwall, Schwergutfrachter vor den Kapverden, ein Containerschiff vor Leixões und Kreuzfahrtschiffe an der griechischen Küste – um nur ein paar Beispiele zu nennen.
Hardcover, 96 Seiten, Euro 24,90

Das Jahrbuch der Schifffahrt

Jetzt auch im Abo zum Sammeln!



OCEANUM.
Das maritime Magazin
Die ganze Welt
der Seefahrt
gestern und heute
ca. 300 Seiten
nur € 15,90

NEU € 49,90

Boye Meyer-Friese, Albrecht Sauer: Johan Månssons Seebuch der Ostsee von 1644
Eine – fast vergessene – Erfolgsgeschichte
350 Seiten +
3 großformatige Karten, gebunden,
Euro 49,90

Bücher zur PEKING:

OCEANUM SPEZIAL Die PEKING
Das Buch der führenden Experten, 192 Seiten,
Euro 19,90

Mit der PEKING um Kap Hoorn. Irving Johnsons Tagebuch auf deutsch und die Biographie von Kpt. Jürgen Jürs.
Euro 17,90

NEU € 15,90

OCEANUM. Das maritime Magazin SPEZIAL. Lotsen
Von Helmut Seger
144 Seiten, Euro 15,90

NEU € 9,90

OCEANUM. Das maritime Magazin KOMPAKT. Seenotretter 2020
Von Manuel Miserok.
96 Seiten, Euro 9,90

VERLAGS-BUCHHANDLUNG
www.oceanum.de
oder Telefon
0421/ 89 80 88 68

oceanum
VERLAG

Fordern Sie kostenlos unser Gesamtprogramm an!

OCEANUM · Tobias Gerken GmbH · Redaktion · Upper Borg 42 b · D-28357 Bremen · Telefon 0421 / 89 80 88 68 · info@oceanum.de

Sitz der Gesellschaft: Tobias Gerken GmbH, Thienkamp 93, 26215 Wiefelstede. Druckfehler vorbehalten.

Liebe Leserinnen und Leser,

es gibt in der Geschichte viele „Revolutionen zur See“. Ob das Erreichen Gibraltars durch die Phönizier etwa 1.500 v. Chr., die Erfindung des Lateinersegels, das erlaubte, „höher am Wind“ zu segeln, die Konstruktion hochseefähiger Schiffe mit entsprechender Navigation, der Übergang vom Segel zum Dampf Mitte des 19. Jahrhunderts, die Einführung rauchschwacher Pulver mit ihren bahnbrechenden Auswirkungen auf die Schiffsartillerie, der „*Dreadnought*-Sprung“ … Die Reihe ließe sich natürlich ergänzen und (fast) beliebig fortsetzen, denn viele maritime Errungenschaften können „revolutionär“ genannt werden, weil ihre Erfindung Seefahrer und Konstrukteure neue Wege beschreiten ließ.

Es spricht einiges dafür, in der Kartografie des 15. Jahrhunderts eine der größten maritimen Revolutionen überhaupt zu sehen, da sie den damals modernen Schiffen mit ihren Navigationsverfahren erst die Möglichkeit zur Expansion eröffnete. Die katalanischen und italienischen Meisterkartografen schufen künstlerisch anspruchsvolle und zugleich geografisch erstaunlich exakte Küstenkarten *(portolani)*, die sich von den ungenauen mittelalterlichen Weltkarten *(mappae mundi)* deutlich abhoben. Die Notwendigkeit, die von den Entdeckern erschlossenen neuen Welten grafisch zu erfassen und wiederzugeben, erforderte die Mithilfe von akademischen Grafikern, also Mathematikern. Nur sie waren in der Lage, Karten der sphärischen Welt auf einer planen Fläche mit Gitternetz von Längen- und Breitengraden zu entwerfen.

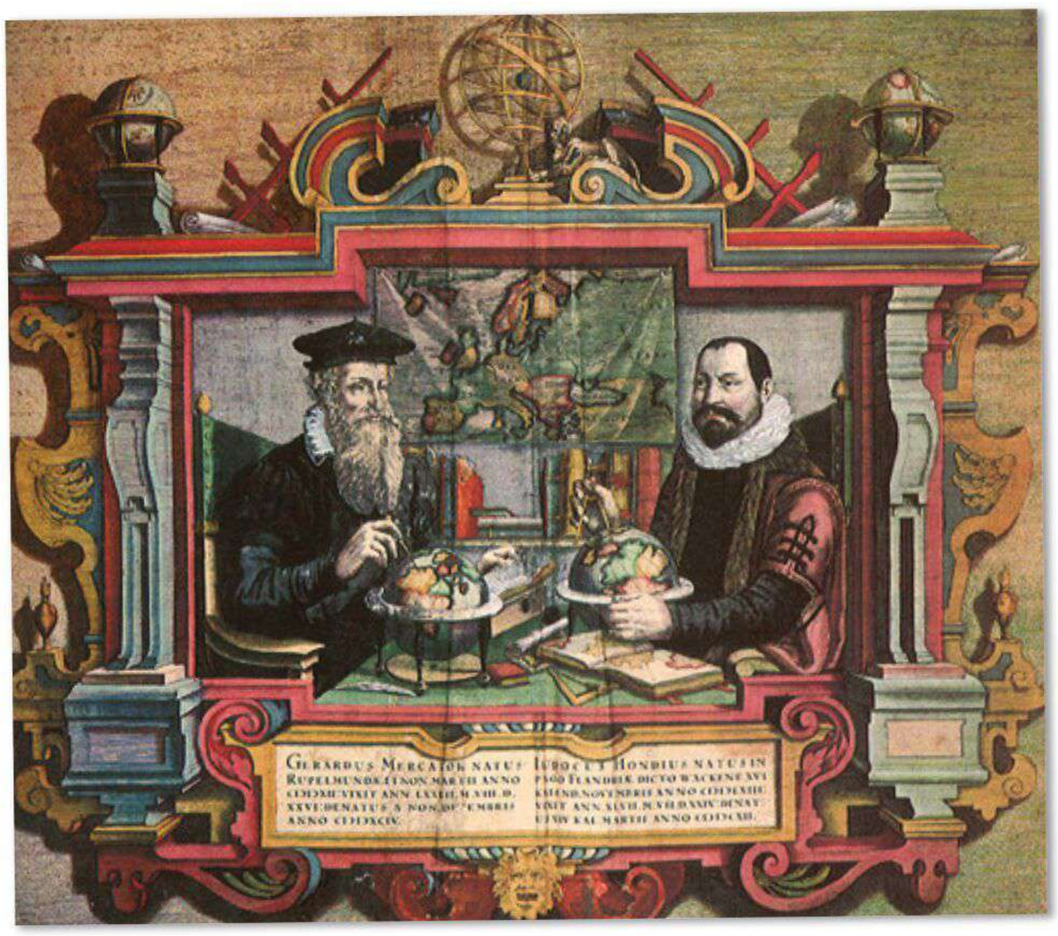
Dass der aus dem 2. Jahrhundert stammende Atlas des Ptolemäus ausgerechnet in dieser Zeit, also im frühen 15. Jahrhundert, wiederentdeckt wurde, war ein einmaliger Glücksfall. So fertigte beispielsweise der in Italien lebende Henricus Martellus im Jahre 1489 auf dieser antiken Basis eine Karte an, die Afrika zeigt und das neue Wissen mit einfließen ließ.

Die erste gedruckte Karte stammt von 1506, im Jahre 1584 erschien der erste gedruckte Seeatlas, der *Mariner's Mirror* von Lucius Wagenhaer. Und die von Ortelius und Mercator herausgegebene Kartensammlung ersetzte die antike des Ptolemäus vollständig, da sie darin die wichtige Erkenntnis verarbeiteten, dass die Welt aus vier und nicht aus drei Teilen/Kontinenten bestand. Mercators Weltkarte von 1569, die der Engländer Edward Wright im Jahr 1599 erstmals auch maritim nutzte, beinhaltete sämtliche neuen Entdeckungen. Sie verkörpert geradezu diese kartografische Revolution, obwohl sie im Detail Unzulänglichkeiten und fehlerhafte Vermutungen aufweist, die spätere Entdecker in die Irre führten. Dennoch hat sie ihren Wert als Grundlage bis heute nicht verloren.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener,
Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



„Die Kartografie des 15. Jahrhunderts dürfte eine der größten maritimen Revolutionen überhaupt gewesen sein“

MEISTER AM ZEICHENTISCH:
Gerard Mercator (1512–1594) und Jodocus Hondius (1563–1612)

Foto: Interfoto/UIG/Picture Now

HANDELSKRIEG 1941

Kampf im Atlantik

Scharnhorst und _Gneisenau_ liefen vor 80 Jahren zur erfolgreichen Operation „Berlin“ aus. Lesen Sie alles über die beiden Schlachtschiffe und die strategischen Hintergründe

Foto: SZ-Photo/Scherl

12

Rätsel der Ostsee

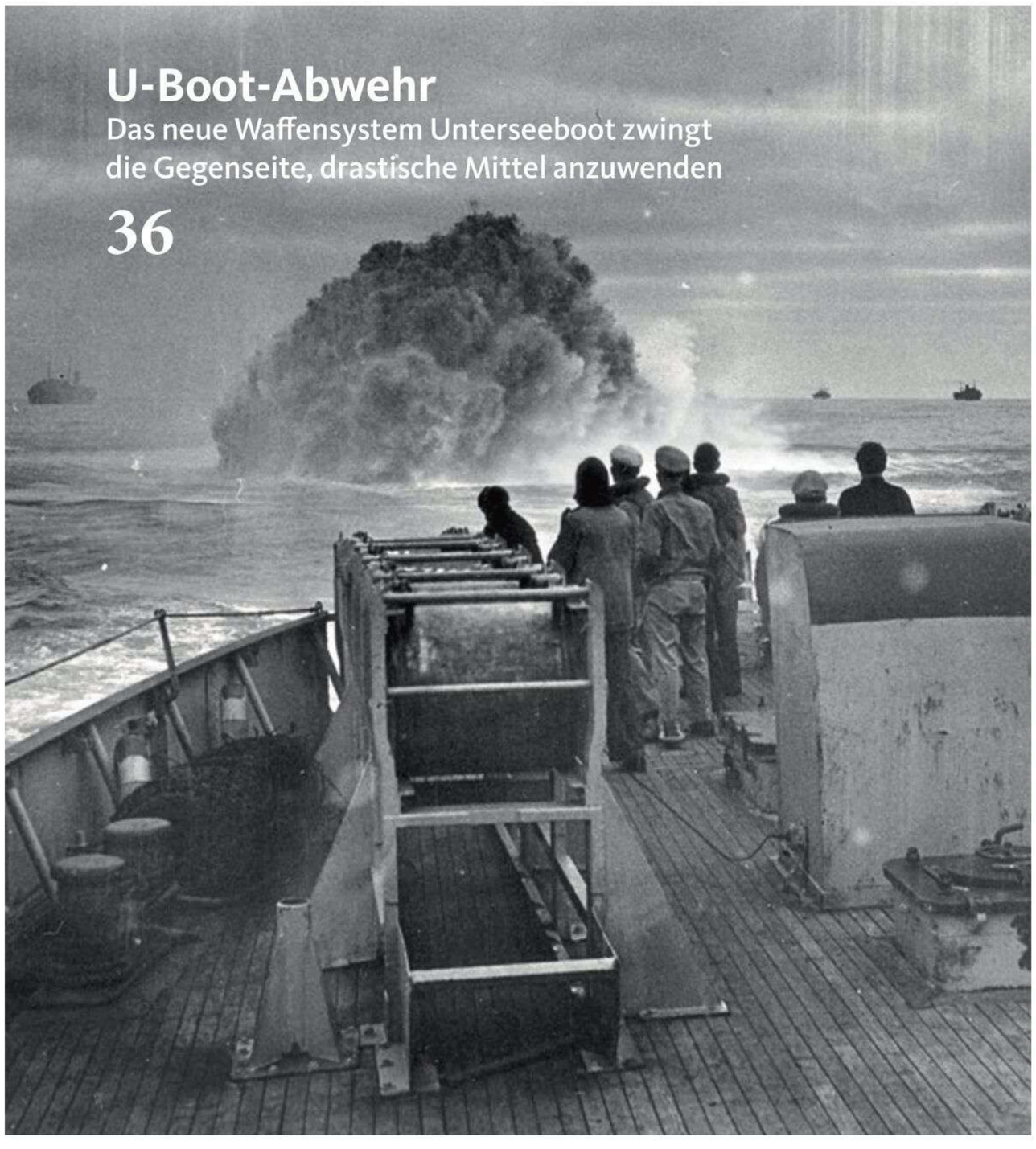
Vor Rügen finden Taucher ein merkwürdiges Gebilde mit der Form einer Glocke. Was steckt dahinter?

72

U-Boot-Abwehr

Das neue Waffensystem Unterseeboot zwingt die Gegenseite, drastische Mittel anzuwenden

36



INHALT

Piraten Thomas Tew und Henry Avery

Die Seeräuber trieb eine unersättliche Gier nach schnellem Reichtum – immer mit ungewissem Ende

Einmal um die ganze Welt ...

Der Blockadebrecher *Ermland* führte auf seinen hochriskanten Fahrten die Alliierten vor

DAS BESONDERE BILD

6 Unter Deck von *SMS Stosch*

MARITIMES PANORAMA

8 Wissenswertes rund um die Seefahrt

TITEL

12 *Scharnhorst* und *Gneisenau*
Ziel Atlantik: Bis zu ihren Einsätzen war es ein langer Weg. Die Entwicklung der *Scharnhorst*-Klasse

PERSÖNLICHKEITEN

28 Die Könige der Piraten
Wie Avery und Tew die halbe Welt narrten

TECHNIK & GERÄT

36 U-Boot-Abwehr mit allen Mitteln
Netze, Schallortung, Wasserbomben

44 Die Wende
„Ultra“ entschied den U-Boot-Krieg

FASZINATION SCHIFF

48 Im Artillerieduell
Das brasilianische Linienschiff *Aquidaba* und die internen „Revoltas da Armada“

66 Ein Preuße auf Weltreise
Erstmals umsegelte ein Schiff unter deutschem Kommando die Erde: 39.000 Seemeilen in 638 Tagen!

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

52 Japanfahrten
Mit der *Ermland* durch alliierte Sperrgürtel

INTERVIEW

60 Gode Wind!
Der britische Kapitän James MacDonald über die deutsche Seemannssprache und ihre Zukunft

MODELLBAU

64 Kleines Schiff ganz groß
Das Schnellboot S-38 im Riesenmaßstab 1:35

SPURENSUCHE

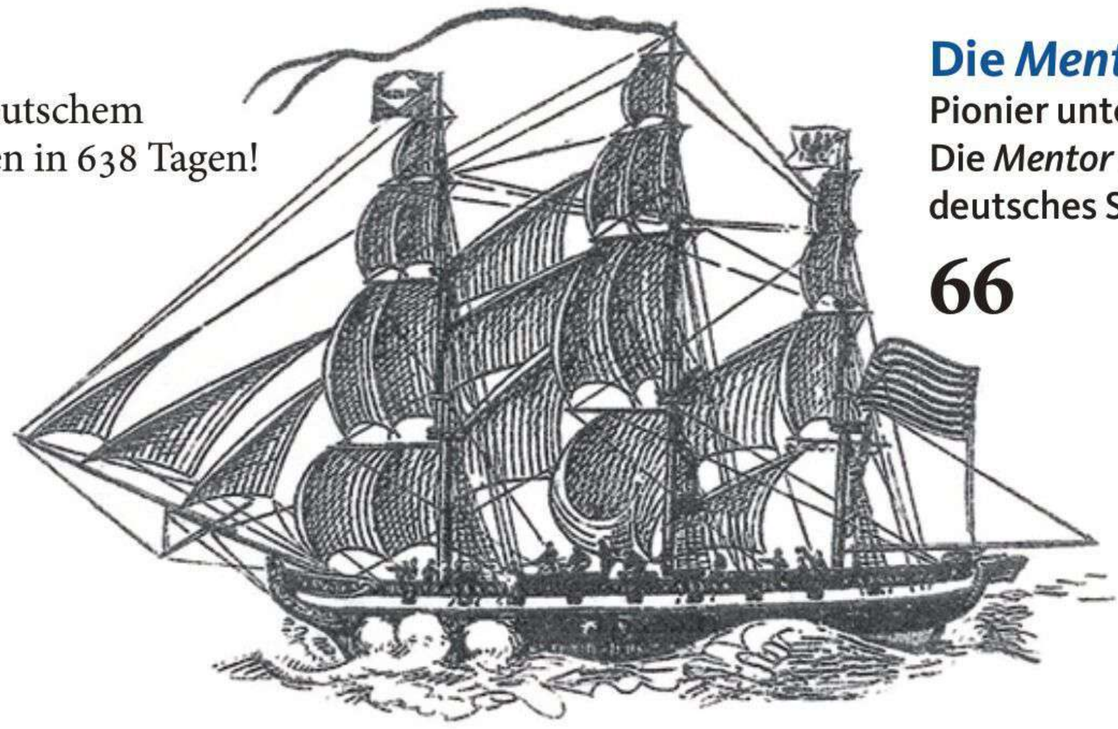
72 Projekt „Tintenfisch“
Ein Fund vor Rügen lüftet ein DDR-Geheimnis

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 Königin Europa
Die Karte von 1598 zeigt Europa als Herrscherin

RUBRIKEN

78 Museum
79 Rätsel
82 Vorschau/Impressum



Die *Mentor*

Pionier unter preußischer Flagge: Die *Mentor* umrundete als erstes deutsches Schiff die Welt

66

Titelbild: Schlachtschiff *Scharnhorst*, kombiniert mit einem alliierten Frachter im Atlantik, der den Fangschuss erhält
Titelfotos: BArch Bild 134-B0002, picture-alliance/WZ-Bilddienst, picture-alliance/akg-images, Bundesarchiv, Thomas Förster, Archiv Schiff Classic

Blick ins Innenleben

An Bord der Gedeckten Korvette *SMS Stosch*

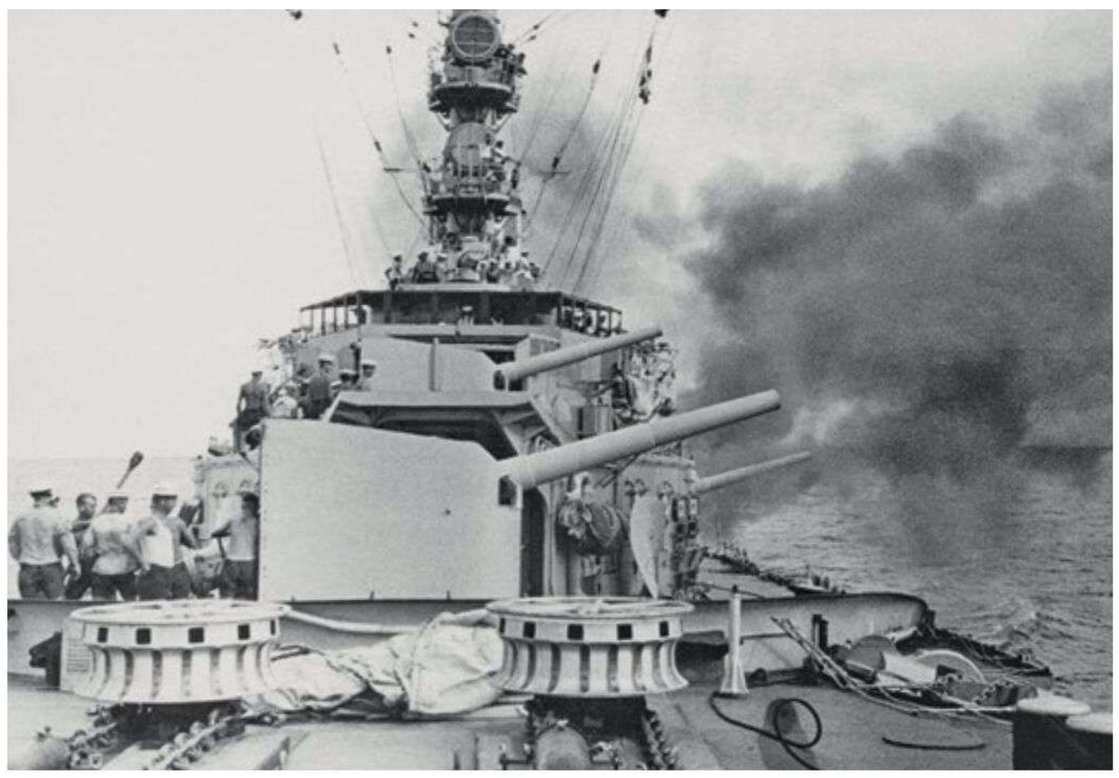
Der Vorraum zur Kajüte des Kommandanten bietet eine gediegene Wohnkultur im Stil der 1880er-Jahre (passend die Porträts von Kaiser Wilhelm I. und dem Chef der Admiralität und Namensgeber Albrecht von Stosch), verhehlt aber nicht seinen eigentlichen Zweck: Auf dem Tisch liegen Karte, Lineal und Stechzirkel bereit. *SMS Stosch* war Flaggschiff des Ostasiengeschwaders, aber auch in ost- und westafrikanischen Gewässern eingesetzt und absolvierte ab 1886 als Ausbildungsschiff Fahrten nach Westindien, ins Mittelmeer, nach Westafrika und Südamerika. *AK*

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ZITAT

„Ohne eine schlagkräftige Seestreitmacht können wir nichts Entscheidendes erreichen, doch mit ihr alles Ehrenhafte und Ruhmreiche“

US-Präsident George Washington, 1781



Übungsschießen des Leichten Kreuzers *Emden* im Stillen Ozean 1937 Foto: Interfoto/Antiquariat Felix Lorenz

DAS STICHWORT

„Abkommschießen“

Bezeichnet ein Übungsschießen, bei dem zum Erhalt der Lebensdauer der Geschützrohre und aus Kostengründen kleinkalibrige sogenannte Abkommläufe in die Geschützrohre einmontiert wurden, um entsprechende „Abkommmunition“ verwenden zu können – im Gegensatz zum „Kaliberschießen“ mit originalen Rohren.

BRAUCHTUM

Fit in den Großmast

„Turnübungen“ in der Kaiserlichen Marine

Um in der Takelage der damals noch vielfach unter Segeln stehenden Schiffe der Kaiserlichen Marine arbeiten zu können, waren körperliche Gewandtheit, Kraft, Ausdauer und Gelenkigkeit unabdingbar. Bereits in der Grundausbildung sind die Marinesoldaten mit Turnübungen aller Art vertraut gemacht worden. Unter Aufsicht von Unteroffizieren exerzierten die Männer nach den „Bestimmungen über den Dienst an Bord“ unter der Aufsicht von Unteroffizieren: Freiübungen ohne Gerät und Turnen am Barren oder Reck waren die häufigsten Trainingseinheiten. Nicht selten schlossen sich die Besatzungsmitglieder zu regelrechten Turngruppen zusammen, die gegeneinander antraten. Dieser Wettbewerb gab zusätzlich gewisse Leistungsanreize, beispielsweise, um bei besonderen Anlässen das eigene Können unter Beifall zu zeigen. Geturnt wurde im Arbeitszeug, da es spezielle Sportbekleidung noch nicht gab. *GSW*

Eine Gruppe Kadetten ist im Drillichzeug zum Geräteturnen angetreten. Interessierte Beobachter sind der Wachoffizier im Hintergrund (mit umgebundener Schärpe) und der auf dem Hüttendeck stehende Offizier in weißer Messejacke Foto: Sammlung GSW

Hätten Sie's gewusst?

Schlepper bugsieren den einzigen deutschen Flugzeugträger zum Ausrüstungskai

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Der Flugzeugträger „A“, am 8. Dezember 1938 als *Graf Zeppelin* vom Stapel gelaufen und von der deutsche Marineführung mit den größten Hoffnungen begleitet, ist nie aus eigener Kraft gefahren.

1488 landete der portugiesische Seefahrer Bartolomeu Diaz de Novaes in der heutigen namibischen Hafenstadt Lüderitz und errichtete an der später nach ihm benannten Diazspitze ein Denkmal.

Vor 75 Jahren, am 12. Dezember 1945, genehmigte der Alliierte Kontrollrat den „Deutschen Hydrographischen Dienst“ als Nachfolger der „Seewarte/Deutsche Seewarte“.

„Kamel“ war ein hölzerner, pontonartiger Kasten zum Heben gesunkener Schiffe und gilt als Vorläufer der Schwimmdocks.

Rossbreiten sind im Bereich subtropischer Hochdruckgebiete zwischen 20 und 35 Grad nördlicher und südlicher Breite befindliche Seeräume mit schwachen Winden.

SPÖKENKRAM

„Und – wissen Sie – was so rechte, echte Jantjes und Seelord sind, sie haben das Herz und das Maulwerk stets auf dem rechten Fleck. Sie nehmen Bilder von den Wänden, wenn der Raum zu eng wird, sie drehen Kinken in Palmstämme und biegen Gaslaternen herunter, um sich an der Flamme die Piep anzuzünden – und sie drehen Bolzen, und was für welche …“

Aus: Brennecke, Jochen: *Bolzen. Heiteres, Besinnliches aus Marine und Christlicher Seefahrt*

Im **Schiff Classic Jahrbuch 2021**, das seit dem 2. November erhältlich ist, finden Sie viele interessante Themen:

Schwerer Kreuzer *Prinz Eugen* – Entstehung, Technik und Einsatzgeschichte eines der stärksten Schiffe der Kriegsmarine und die einzige schwere Einheit Deutschlands, die den Zweiten Weltkrieg überlebte.

Fotoporträt: die kampfstarke **Segelfregatte *USS Constitution*** – Seit 223 Jahren ist sie eine Institution in den USA und steht noch immer im aktiven Flottendienst.

Faszination Schiff: ***Deutschland*** – Der Schnelldampfer war Luxus-Kreuzfahrtschiff *Victoria Luise*, sollte Hilfskreuzer werden (wurde es aber nicht) und beschloss seine Karriere als Auswandererschiff.

Lebendige Geschichte: **Pearl Harbor** – 1941 Schauplatz des legendären japanischen Angriffs, 2021 Ort der maritimen Erinnerung.

100 SEITEN MARINE PUR!

Maritime Fundgrube

Was erwartet Sie im Schiff Classic Jahrbuch 2021?

Für nur 9,95 Euro mit dem neuen Schiff Classic Jahrbuch durchs Jahr 2021

Interview: „Ich diene Deutschland“ – Narimman Hammouti ist Offizierin der Deutschen Marine: muslimisch, patriotisch, kritisch. Im Interview erzählt sie, weshalb ihr Beruf der „tollste Job der Welt“ ist.

Vor 100 Jahren: **Die Reichsmarine** – Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg tat sich die neue deutsche Marine mit ihrem Selbstverständnis zunächst schwer.

Flagge zeigen: ***Nymphe*** – Fast drei Jahre, vom 25. Juli 1871 bis zum 12. Mai 1874, war die Glattdeckskorvette unterwegs. Auf dieser Reise umsegelte sie als erstes Kriegsschiff der Kaiserlichen Marine den Globus.

Die **Bundesmarine** wird erwachsen – Mit den Geleitbooten vom Typ 55 und den Torpedofangbooten der Klasse 420 stellten vor 60 Jahren die ersten größeren modernen Kampfeinheiten in Dienst.

Events 2021 – und vieles mehr!

Die *Vaterland* verfügte über zwei Luxus-Suiten („Kaiserzimmer“) mit eigenem Salon, Speisezimmer, Veranda mit Meerblick und zwei Schlafräumen Foto: picture-alliance/arkivi

SERIE DEUTSCHE SCHIFFE

Vaterland

1914 das größte Schiff der Welt

Beim Stapellauf am 3. April 1913 war alles anwesend, was im Deutschen Reich Rang und Namen hatte. Nur einer fehlte: ausgerechnet der marinebegeisterte Kaiser Wilhelm II., obwohl er persönlich das Projekt tatkräftig unterstützt hatte. Die *Vaterland* war der zweite Dampfer der *Imperator*-Klasse, die – bei Blohm & Voss in Hamburg gebaut – der HAPAG gehörte, und ist bis heute das bisher größte unter deutscher Flagge fahrende Passagierschiff. Albert Ballin schuf mit *Imperator*, *Vaterland* und *Bismarck* Gegengewichte zur *Olympic*-Klasse der britischen White-Star-Line, der unter anderem die berühmte *Titanic* angehörte.

Mit 54.282 Bruttoregistertonnen und knapp 290 Meter Länge beförderte die *Vaterland*, der nur eine kurze Fahrenszeit für die HAPAG beschieden war, 3.677 Passagiere (Besatzungsmitglieder: 1.234). Der Untergang der *Titanic* 1912 hatte zu einem Höchstmaß an Sinksicherheit durch wasserdichte Abteilungen und Rettungsmitteln verholfen. Bei Kriegsbeginn in den USA aufgelegt und nach deren Kriegseintritt 1917 beschlagnahmt, fuhr der Dampfer bis 1918 als Truppentransporter mit dem Namen *Leviathan*. Ab 1919 wieder als Passagierschiff in Dienst, wurde die ehemalige *Vaterland* 1938 in Schottland verschrottet. *AK*

DIE HISTORISCHE ZAHL

1

Im Ersten Weltkrieg verlor die Kaiserliche Marine nur einen Schlachtkreuzer: *SMS Lützow*, das zweite von drei Schiffen der *Derfflinger*-Klasse, war infolge erlittener Treffer in der Skagerrak-Schlacht am Morgen des 1. Juni 1916 von zwei Torpedos des deutschen Torpedobootes G 38 versenkt worden.

UNTERGANG VON *RMS TITANIC*

War es ein „Sonnensturm“?

Neue Erkenntnisse zur Katastrophe im Jahre 1912

Eine endlose Geschichte scheint das damals größte Passagierschiff der Welt zu umgeben, vor allem die Frage nach den letzten Gründen des Untergangs ruft viele Experten und Nichtexperten, Verschwörungstheoretiker und Sensationsmacher auf den Plan. Expertin im besten Sinn ist die Meteorologin Mila Zinkowa, die ein Naturphänomen in das Zentrum ihrer Forschungen rückt: In der Nacht, in der die *Titanic* sank, waren ungewöhnlich viele und besonders helle Polarlichter am Himmel zu sehen. Polarlichter können auf bestimmte Wetterereignisse hindeuten, in diesem Fall auf einen sogenannten Sonnensturm, der aufgeladene Teilchen in die Erdatmosphäre transportiert. Diese Partikel haben möglicherweise die Funkverbindungen beeinträchtigt, die in ursächlichem Zusammenhang mit der Katastrophe stehen. So hatten Funksignale der *Titanic* die in der Nähe befindliche *RMS Carpathia* zwar erreicht, aber die Koordinaten waren fehlerhaft. Andere Schiffe hatten die Notrufe erst gar nicht empfangen können oder von ihnen abgesetzte Signale waren bei der *Titanic* nicht angekommen. Die Wetterspezialistin geht davon aus, dass die magnetischen Stürme zumindest im Zusammenspiel der vielen unglücklichen Ereignisse eine wichtige Rolle gespielt haben. *GSW*

Gesendete und empfangene Funksignale können in der Nacht zum 15. April 1912 von magnetischen Stürmen beeinflusst worden sein

Foto: SZ-Photo/United Archives/Carl Simon/ Süddeutsche Zeitung Photo

Truppenschau mit Torpedo der russischen Marine in Severomorsk im August 2020

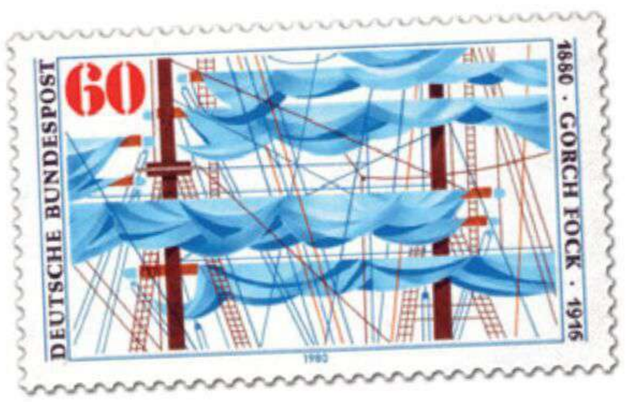
Foto: picture-alliance/Sputnik/Pavel Lvov

RUSSISCHE MARINE

High-Speed-Torpedo

Mit 200 Knoten durchs Wasser – ohne nass zu werden

Russischen Marine-Ingenieuren war es in den 1990er-Jahren gelungen, einen superschnellen Torpedo zu entwickeln – den „Shkval“ (Sturmböe), der mit 200 Knoten (= 370 km/h) durchs Wasser schießt. Erreicht wird diese Geschwindigkeit durch Raketenantrieb und durch die Tatsache, dass der Druck an der Außenhaut eines bewegten Schwimmkörpers sinkt. Fällt er unter den Dampfdruck des Wassers, bildet sich Wasserdampf, der mit steigender Geschwindigkeit den Schwimmkörper einhüllt; statt im Wasser, läuft der Torpedo in einer Gasblase. Er wird noch nicht einmal nass, und damit entfällt auch der Widerstand des Wassers. Geradezu erschreckend ist die 1999 auf der internationalen Waffenschau in Abu Dhabi vorgestellte Exportversion dieses Torpedos, der Shkval-E: Er soll es nach Angaben der Konstrukteure sogar auf 270 Knoten (= 500 km/h) bringen. Versehen mit einem Atomsprengkopf, könnte dieser Torpedo eine ganze Trägerkampfgruppe vernichten, ohne dass dieser Zeit zur Abwehr bliebe. *Peter H. Block*



BRIEFE AN DIE REDAKTION

Schiff Classic* 8-2020, Kreuzer *Karlsruhe
Zum Foto auf Seite 51 oben einige Anmerkungen: Turm B trug den Namen „SMS Breslau“, Turm A „Admiral Souchon“. Der Kreuzer *Karlsruhe* hatte die Pflege der Überlieferung und Traditionen für die Seestreitkräfte der Mittelmeerdivision der Kaiserlichen Marine (Traditionsnamen an den Türmen) und des Kleinen Kreuzers *Karlsruhe* (Schiffswappen und -namen) übernommen.
Die drei Namen „SMS Goeben“, „SMS Breslau“ und „Admiral Souchon“ sind durch Fotos belegt.
Allerdings gibt es von „KU“ sehr wenige Fotos mit den Schildern an den Frontseiten der Türme, was bei den anderen Kreuzern der Fall war. Über das „Warum“ und „Wann“ liegen mir keine Erkenntnisse vor.
Ebenso habe ich bisher keine Abbildungen von „KU“ gesehen, auf denen an den Seiten bzw. Rückseiten der Geschütztürme die Traditionswappen zu sehen sind. Ob „KU“ diese Wappen führte, ist mir nicht bekannt. In anderen Veröffentlichungen sind auch die Namen „SMS Moltke“ (Turm A) und „SMS Derfflinger“ (Turm B) genannt. *Rainer Ungänz, Besigheim*

***Schiff Classic* 8-2020, Schiff mit zwölf Namen**
In dem Artikel ist ein kleiner Fehler unterlaufen: Auf Seite 75 heißt es: „Es [die *Völkerfreundschaft*] darf passieren und in den Hafen von Havanna einlaufen. Dort allerdings erfährt Kapitän Gerd Peters, dass niemand Landgang erhalten wird.“ Damals stand die *Völkerfreundschaft* unter dem Kommando von Kapitän Klaus Heiden. Meine erste Reise als Kapitän dieses Schiffes begann ich am 8. Mai 1972. *Gerd Peters, Rostock*

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder:
Schiff Classic, Postfach 400209,
80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

SCHWESTERSCHIFFE: Die baugleichen *Scharnhorst* (vorn) und *Gneisenau* standen gleich zu Beginn des Krieges im Einsatz. Gut zu erkennen sind die beiderseitigen Backspieren der *Scharnhorst*, die dazu dienten, während Ankerliegezeiten ausgesetzte Beiboote festzumachen

Foto: SZ-Photo/Sammlung Berliner Verlag/Archiv

SCHARNHORST, *GNEISENAU* UND DER HANDELSKRIEG 1941

Schlachtschiffe im Kampf

Die *Scharnhorst*-Klasse war zwar nicht so stark armiert wie die *Bismarck*-Klasse, aber ausreichend feuerkräftig gegen Seeziele und wirksam gegen Angriffe aus der Luft. So bildeten *Scharnhorst* und *Gneisenau* zu Beginn des Zweiten Weltkriegs das Rückgrat der Überwasserflotte

Von Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann

Großadmiral Erich Raeder, Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, war für seine kurzen und bündigen Lageeinschätzungen bekannt. Dennoch erstaunt es, dass er in seinen Erinnerungen nur allzu wenige Sätze über das immerhin sehr erfolgreiche Unternehmen „Berlin“ mit den Schlachtschiffen *Scharnhorst* und *Gneisenau* Anfang 1941 verliert. Er schreibt lediglich: „Obgleich die Schiffe noch östlich von Island auf feindliche Bewachung stießen, gelang ihnen durch ein geschicktes Manöver der Durchstoß nach dem Atlantik. Die Führung des Verbandes im Atlantik durch Admiral Lütjens war in jeder Beziehung überlegen. Er beurteilte die Lage immer richtig und hatte entsprechende Erfolge.“ (Mein Leben, Band 2, S. 262 f.).

Beide Schiffe hatten mustergültig geleistet, was von ihnen verlangt war, nämlich als Teil einer unterlegenen Flotte äußerst effizient zu sein. Darüber hinaus bestätigte das Unternehmen die großen strategischen Auswirkungen eines derartigen Überwassereinsatzes. Denn sie erstreckten sich keineswegs nur auf den zum Operationsgebiet gehörenden Seeraum, sondern griffen auch auf Kriegsschauplätze wie das Mittelmeer und den Südatlantik über.

Die Strategie, mit der sich Raeder bereits während seiner Ausbildung an der Marineakademie in Kiel beschäftigt hatte, schien also die richtige zu sein. In den Jahren 1903 bis 1905 übersetzte er ein Buch des französischen Marineoffiziers René Daveluy, das die Seestrategie einer materiell unterlegenen Flotte gegenüber stärkeren feindlichen Flotten beschrieb.

Demnach konnten wenige Einheiten durch wie Nadelstiche geführte Vorstöße große Teile der gegnerischen Flotte binden. Das war quasi der französische Gegenentwurf zu der von dem US-amerikanischen Kapitän zur See Alfred Thayer Mahan entworfenen Idee, Schlachtflotten müssten den Sieg in einer Entscheidungsschlacht herbeiführen. Genau diesem Prinzip folgten Kaiser Wilhelm II. und Großadmiral Alfred Tirpitz mit dem Bau der Kaiserlichen Flotte und scheiterten während des Ersten Weltkriegs.

Nach dem Krieg wurde die Reichsmarine durch den Versailler Vertrag personell und materiell erheblich geschwächt und in die Ostsee als Operationsraum zurückgedrängt.

5 KURZE FAKTEN

ZEIT	1936–1943/45
BAUGRUND	Aufrüstung
ORT	Ostsee/Nordsee, Nordmeer, Atlantik
AUFGABE	Handelskrieg
VERBLEIB	Versenkt (*Scharnhorst*), als Blockschiff auf Grund gesetzt (*Gneisenau*)

ALTE WELT: Die Skagerrak-Schlacht am 31. Mai/1. Juni 1916 spiegelte das Selbstverständnis der Kaiserlichen Marine mit ihrer Ausrichtung auf eine vermeintlich entscheidende Seeschlacht

Foto: picture-alliance/akg-images

DER UNTERGANG: In Scapa Flow 1919 versanken nicht nur schwere Einheiten, sondern auch die wirkmächtigen Ideen einer marinebewegten und -geprägten Zeit

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

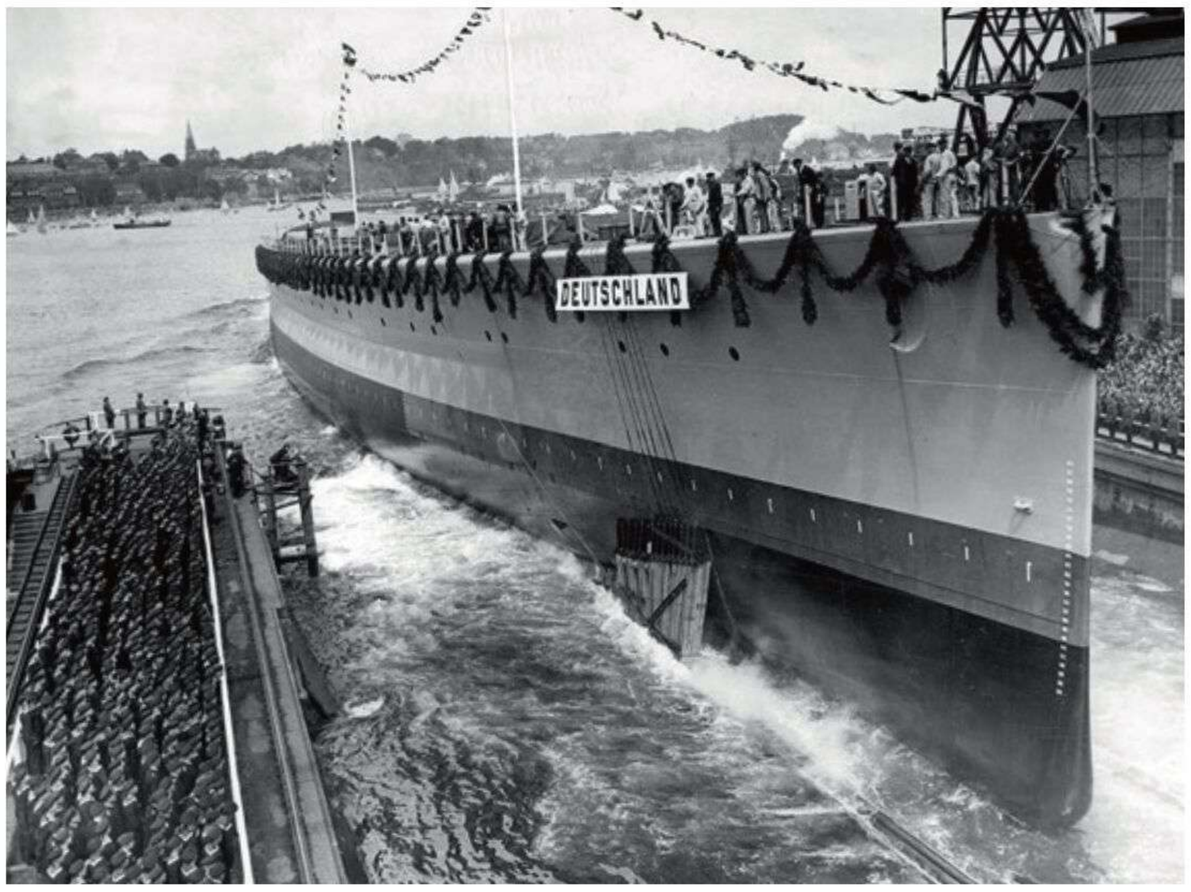
Neue Schiffsbauten wie die Leichten Kreuzer der „K"-Klasse waren an der Höchsttonnage von 5.400 Tonnen orientiert und setzten auf die Prinzipien einer starken Artillerie, starker Panzerung und eines leistungskräftigen Antriebs. Einzig *Emden* bildete eine Ausnahme, da dieser Kreuzer von vornherein als Schulkreuzer konzipiert war.

Schiffbau nach dem Krieg

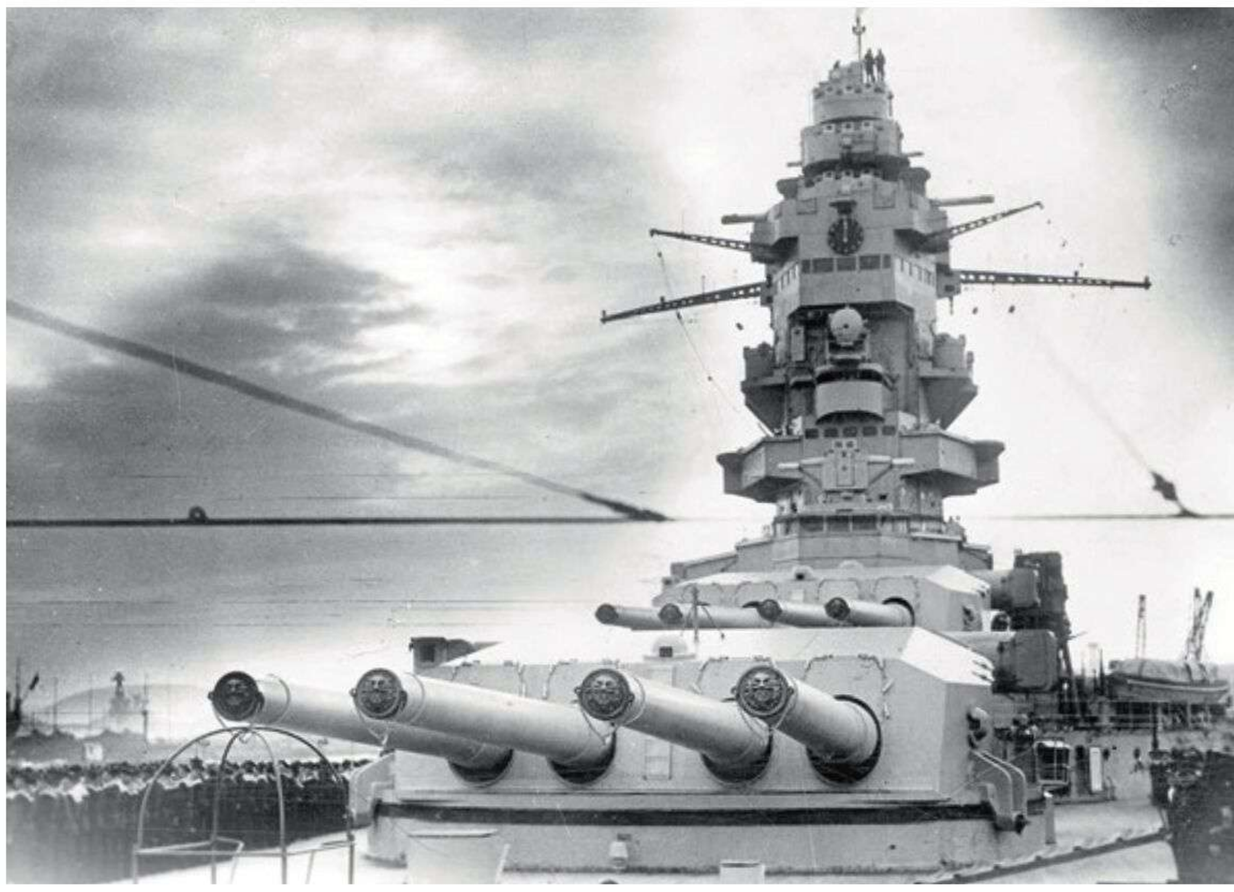
Die Planungen und schließlich der Bau der Panzerschiffe der *Deutschland*-Klasse wurden möglich durch die vertragliche Zusicherung der Alliierten, dass die sechs veralteten Linienschiffe der *Braunschweig*- sowie der *Deutschland*-Klasse sowie zwei Reserveeinheiten nach 20 Jahren ihres Stapellaufs durch Neubauten mit bis zu 10.000 Tonnen Verdrängung ersetzt werden konnten. Die Marineleitung reizte diese Obergrenze in ihren Planungen vollends aus und erfüllte den Grundsatz, „schneller als stärkere und stärker als schnellere" zu sein.

Antriebsstark, gute Manövriereigebschaften und eine beachtliche Artillerie verliehen diesem Grundsatz Ausdruck. In zwei Drillingstürmen waren sechs 28-cm-Kanonen untergebracht, die durch acht 15-cm-Kanonen unterstützt wurden. Zur Flugabwehr waren für die Einheiten sechs 10,5-cm-Geschütze in drei Doppellafetten und acht 3,7-cm-Geschütze in vier Doppellafetten vorgesehen. Ferner verfügten die Schiffe über acht 53,3-cm-Torpedorohre in zwei Vierlingssätzen. Zum Schutz des Schiffes diente eine 80 Millimeter starke Panzerung seitlich und auf dem Deck von bis zu 45 Millimetern.

Außerdem spielte bei den Planungen die Reichweite eine wichtige Rolle: Die Marineleitung suchte den Weg zurück in den Atlantik, um so eigene Handelswege schützen zu können. Gegenüber anderen Flotten war die Reichsmarine aber schlecht aufgestellt hinsichtlich Zahl und Stärke. Während Staaten wie die USA, Frankreich, Italien, Großbritannien und Japan nach dem Washingtoner Flottenabkommen von 1922 Schlachtschiffe mit einer Verdrängung von bis 35.000 Tonnen bauen und damit ein Kaliber von 40,6 Zentimetern verbauen durften, blieb Deutschland mit 10.000 Tonnen auf den Typ Schwerer Kreuzer mit einer Bewaffnung von maximal 20,3 Zentimetern begrenzt. Dagegen verstieß die Marineleitung ebenso bewusst wie bei der Tonnageberechnung, die eher einem Taschenspielertrick glich.



GRENZEN ERREICHT: Schneller als die starken, stärker als die schnellen Schiffe des Gegners – Stapellauf des Panzerschiffs „A“ *Deutschland* am 19. Mai 1931 Foto: SZ-Photo



ANTWORT FRANKREICHS: Die *Dunkerque*-Klasse waren schnelle und mit ihrer 33-cm-Hauptartillerie den deutschen Panzerschiffen überlegene Schlachtschiffe Foto: SZ-Photo/Sammlung Berliner Verlag/Archiv

Erich Raeder, seit 1. Oktober 1928 Chef der Marineleitung, sah für die Reichsmarine – wie Luftwaffe und Heer – mit dem Machtantritt der Nationalsozialisten Ende Januar 1933 die Zeit gekommen, die Aufrüstung weiter voranzutreiben und seinen bereits 1932 in Kraft gesetzten illegalen „Umbauplan“ für die Reichsmarine weiterzuführen.

Flottenabkommen 1935

Der Austritt Deutschlands aus dem Völkerbund und das Verlassen der Genfer Abrüstungskonferenz 1933, letzthin das deutsch-britische Flottenabkommen vom 18. Juni 1935, in dem die Einigung auf ein Stärkeverhältnis von 1:3 erzielt worden war, ebneten den Weg zur maritimen Aufrüstung des „Dritten Reiches“. Damit konnte rechnerisch eine Ebenbürtigkeit mit Italien und Frankreich erreicht werden. Hinsichtlich der deutschen U-Boote konnte man sich mit den Briten auf ein Stärkeverhältnis von 1:1 verständigen.

Raeders „Umbauplan“ sah auch den Neubau zweier Panzerschiffe vor: Neubau „D“ (Ersatz Linienschiff *Elsaß*) und Neubau „E“ (Ersatz Linienschiff *Hessen*). Geschwindigkeit und Bewaffnung sollten denen der *Deutschland*-Klasse gleichen, aber durchhaltefähiger und stärker gepanzert sein. Dies hatte naturgemäß eine größere Wasserverdrängung zur Folge. Der Kiel für Neubau „D“ wurde ab 14. Februar 1934 auf der Marinewerft in Wilhelmshaven gestreckt, für Neubau „E“ bei den Deutschen Werken in Kiel. Da die deutschen Neubauten den französischen Neubauten der *Dunkerque*-Klasse unterlegen waren, entschied Hitler, die Schiffe mit einem zusätzlichen Drillingsturm mit drei weiteren 28-cm-Kanonen auszurüsten – Raeders Wunsch nach 38-cm-Kanonen lehnte er hingegen ab.

Am 5. Juli 1934 wurden die Arbeiten an den Neubauten „D“ und „E“ eingestellt und die ersten Arbeitsfortschritte vollständig abgebrochen. Nach einigem Hin und Her hinsichtlich der Armierung – man hatte festgestellt, dass die Neubauten trotz eines weiteren Drillingsturmes artilleristisch immer noch unterlegen waren –, wurde die Option nun doch geprüft, 38-cm-Kanonen einzubauen.

Raeder wollte aber eine weitere Bauverzögerung von bis zu zwei Jahren nicht hinnehmen, ließ sich jedoch von der Firma Krupp versichern, dass in die Drillingstürme zu einem späteren Zeitpunkt 38-cm-Kanonen eingebaut werden könnten. So wurden für Neubau „E“ am 6. Mai 1935 und für Neubau „D“ am 15. Juni 1935 zum zweiten Mal die Kiele gestreckt.

Den Wunsch Raeders, Geschütze mit 38-cm-Kaliber einzubauen, lehnte Hitler ab. Noch galt es, Großbritannien durch artilleristisch zu stark ausgerüstete Schiffe nicht unnötig zu provozieren

Von der Reichs- zur Kriegsmarine

Mittlerweile war aus der Reichsmarine die Kriegsmarine geworden (1. Juni 1935), nachdem die Soldaten bereits am 2. August 1934, unmittelbar nach dem Tod des Reichspräsidenten von Hindenburg, auf den „Führer“ Adolf Hitler vereidigt worden waren. Beide Neubauten galten nunmehr auch nicht mehr als Panzerschiffe, sondern wurden als Schlachtschiffe kategorisiert. Neubau „D“ taufte Reichskriegsminister Generalfeldmarschall von Blomberg am 3. Oktober 1936 auf den Namen *Scharnhorst*, lief vom Stapel, wurde allerdings erst am 7. Januar 1939 in Dienst gestellt. Erster Kommandant war Kapitän zur See Otto Ciliax.

Das baugleiche Schwesterschiff, Neubau „E“, lief am 8. Dezember 1936 vom Stapel und wurde nach einer Rede des Oberbefehlshabers des Heeres, Generaloberst Freiherr von Fritsch, von der Witwe des am selben Tag 22 Jahre zuvor bei den Falkland-Inseln gefallenen Kommandanten vom gesunkenen Großen Kreuzer *Gneisenau*, Kapitän zur See Julius Maerker, getauft. Der Stapellauf in Kiel mag sicher eine Schrecksekunde ausgelöst haben, da *Gneisenau* mit der gegenüberliegenden Kaimauer kollidierte, aber nur leicht beschädigt wurde.

Bereits am 21. Mai 1938 stellte Kapitän zur See Erich Förste das Schlachtschiff in

IN DER KAISERLICHEN MARINE ERZOGEN:
Erich Raeder (hier Generaladmiral, später Großadmiral) hielt als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine an einer starken Überwasser-Komponente fest

Foto: Interfoto/Austrian National Library/Weltbild

Dienst. Die Erprobungen verliefen reibungslos, lediglich die Bugform erwies sich als ungeeignet für raues Wetter, das aber im Atlantik zu erwarten war. Bei den Erprobungen von *Scharnhorst*, unter anderem bei einer Atlantikfahrt, bestätigte sich die Notwendigkeit eines sogenannten Atlantikbugs, sodass beide Schiffe im Jahr 1939 umgebaut wurden. Trotz dieses Umbaus konnten die Einschränkungen für den vorderen Drillingsturm durch überkommendes Wasser nicht ganz verhindert werden.

Gneisenau wird Flaggschiff

Drei besondere Ereignisse sollten aber hinsichtlich dieser beiden Schlachtschiffe in ihrer Anfangszeit erwähnt werden. Während *Gneisenau* die Flottenparade anlässlich des Besuchs von dem ungarischen Reichsverweser Horthy im August 1938 als Flaggschiff anführte, beförderte Hitler Erich Raeder am 1. April 1939 auf *Scharnhorst* zum Großadmiral. Der Flottenchef, Admiral Boehm, setzte am 16. Mai 1939 seine Fahne auf *Gneisenau*, die bis März 1941 Flottenflaggschiff blieb.

Beide Schiffe waren baugleich und hatten eine Besatzungsstärke von bis zu 1.840 Mann. Ihre Wasserverdrängung betrug 38.900 Tonnen, und mit einer Länge von knapp 235 Metern, einer Breite von 30 Metern und einem Tiefgang von fast zehn Metern wirkten sie überaus imposant. Mit neun 28-cm- und zwölf 15-cm-Kanonen waren sie feuerkräftig gegen Seeziele und konnten mit ihren 10,5-cm-, 3,7-cm- und 2-cm-Geschützen effizient gegen Luftangriffe wirken. *Gneisenau* verfügte zusätzlich über sechs 53,3-cm-Torpedorohre und beide Schiffe über eine Katapultvorrichtung für vier Bordflugzeuge vom Typ Arado 196. Der Turbinenantrieb ermöglichte eine Spitzengeschwindigkeit von 31 Knoten.

Beiden Schiffen standen auf französischer Seite zwei neue Schlachtschiffe gegenüber: die fast baugleichen *Dunkerque* und *Strasbourg*. Die Unterschiede zu den deutschen Neubauten lagen im Antrieb (kombinierter Dampf-Turbinenbetrieb), in einer stärkeren Artillerie (acht 33-cm-Kanonen in zwei Vierlingstürmen, 16 x 13-cm-Kanonen für die Luftabwehr) und in einer weitaus stärkeren Panzerung. Mit nur 215 Meter Länge waren die französischen Schiffe etwas kleiner als die deutschen Schlachtschiffe *Gneisenau* und *Scharnhorst*.

„Eingehende Überlegungen bestätigten die Auffassung, daß es in einem etwaigen Seekrieg gegen England darauf ankomme, den Krieg gegen die Zufuhr mit größtem Nachdruck unter Einsatz aller verfügbaren Seekriegsmittel – also Überwasserschiffen, Unterseebooten und einer Marineluftwaffe – zu führen“

Raeder, Erich: *Mein Leben*. Bd. 1, S. 158 f.

ÜBERMÄCHTIGER GEGNER:
Die Royal Navy verfügte über 15 Schlachtschiffe (im Bild vorne *HMS Renown*), sieben Flugzeugträger und 15 Schwere Kreuzer

Foto: SZ-Photo/Scherl

FEIERLICHER MOMENT:
***Gneisenau* lief am 8. Dezember 1936 bei den Deutschen Werken in Kiel vom Stapel**
Foto: SZ-Photo

Allerdings verfügte die französische Marine zusätzlich über ältere Schlachtschiffe: zwei der *Courbet*- und drei der *Bretagne*-Klasse. Darüber hinaus konnte Frankreich einen Flugzeugträger und sieben Schwere Kreuzer aufbieten. Das Deutsche Reich besaß keinen Flugzeugträger, verfügte aber über zwei alte Linienschiffe der *Schlesien*-Klasse und die drei modernen Panzerschiffe.

Großbritannien neuer Gegner

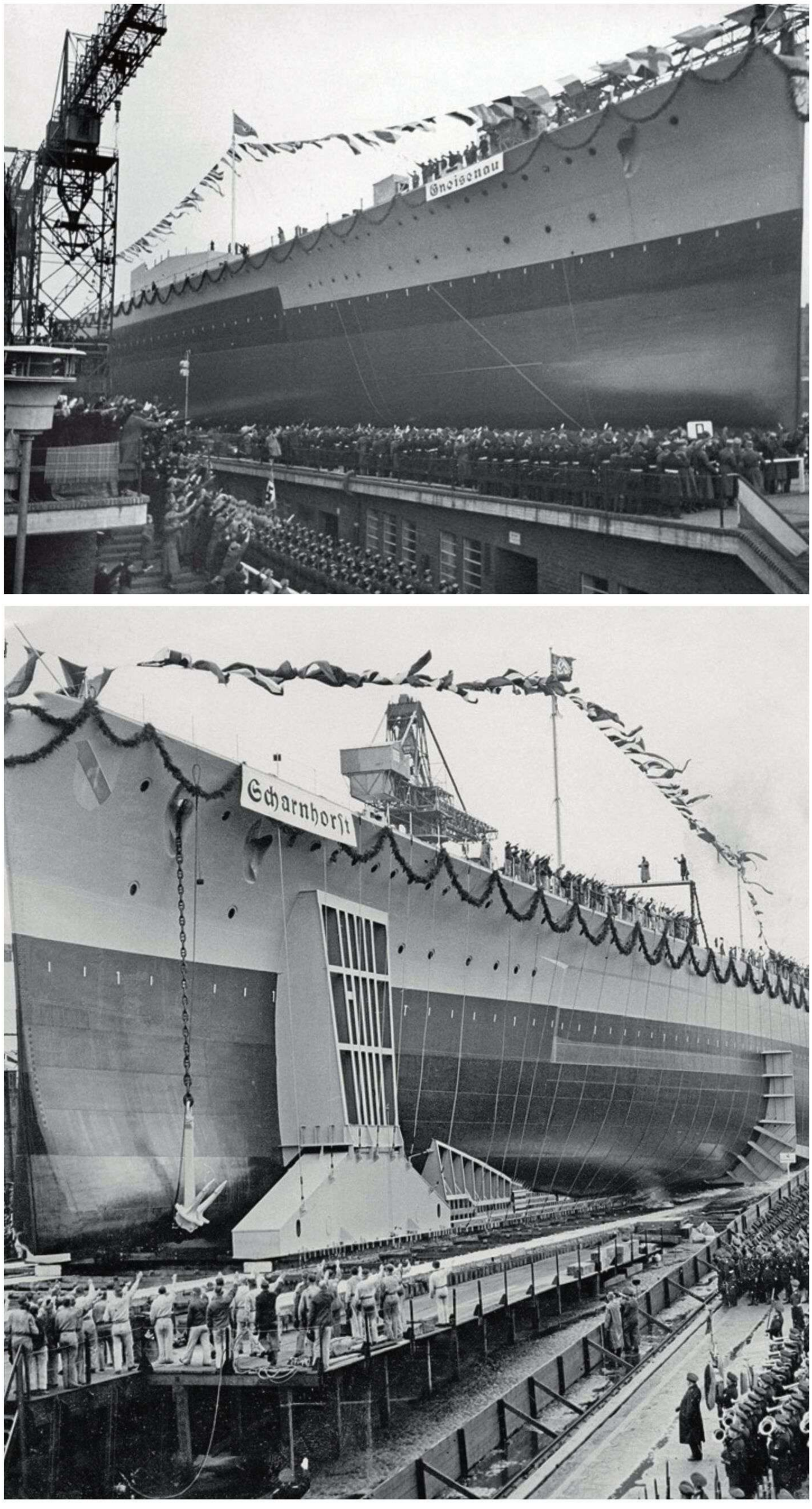
Spätestens seit 1938 richtete die Marineführung den Blick auch nach Großbritannien. Der frühere Wunsch Hitlers nach einer Partnerschaft und einem Bündnis mit dem Inselstaat war verflogen und Großbritannien ein potenzieller Gegner in einem künftigen europäischen Krieg.

Mit insgesamt 15 Schlachtschiffen standen den deutschen Seestreitkräften massive Verbände gegenüber, die allerdings dislo-ziert waren: Sieben waren der Home Fleet zugeordnet, die in Scapa Flow lag, weitere befanden sich in den Heimatgewässern, und drei waren in Alexandria in Ägypten stationiert. Zusätzlich besaß Großbritannien sieben – allerdings teilweise veraltete – Flugzeugträger und 15 Schwere Kreuzer.

Nach dem Überfall der deutschen Wehrmacht auf Polen am 1. September 1939 erklärten Frankreich und Großbritannien zwei Tage darauf dem Deutschen Reich den Krieg. Resignierend notierte Erich Raeder in seinem Tagebuch, dass man nun nur zeigen könne, „mit Anstand zu sterben". Für ihn kam nach eigenem Bekunden der Krieg zu früh, und entgegen der Versicherung Hitlers, die Kriegsmarine werde in einem bevorstehenden Krieg nicht benötigt, stand diese nun mittendrin.

Raeders Vision

Raeders Aufrüstungsplan, der Z-Plan, war auf die Jahre 1947/48 und auf die seeseitige Absicherung der europäischen Küsten sowie den Handelskrieg mit Großkampfschiffen ausgerichtet. Für Raeder war dieser Plan also auf die Zeit nach dem europäischen Krieg fokussiert. Mit Kriegsbeginn wurden alle An-



DER KOLOSS SETZT SICH IN BEWEGUNG:
Der Taufakt am 3. Oktober 1936 ist vollzogen, die Abdeckungen von Namenstafel und Bugwappen sind abgenommen
Foto: SZ-Photo/Scherl

VERANTWORTUNG FÜR BIS ZU 1.840 MANN: Der erste Kommandant der *Scharnhorst*, Kapitän zur See Otto Ciliax, schreitet bei Indienststellung des Schiffes die Front ab

Foto: SZ-Photo/Scherl

strengungen unternommen, Schlachtschiffe und U-Boote zu bauen, um der starken Übermacht zur See begegnen zu können.

Erste Feindberührung

Gneisenau und *Scharnhorst* hatten unter Führung von Vizeadmiral Marschall bei dem Vorgehen gegen die „Northern Patrol“ vom 21. bis 27. November 1939 das erste Mal Feindkontakt, in dessen Verlauf der britische Hilfskreuzer *Rawalpindi* durch *Scharnhorst* zwischen Island und den Färöer-Inseln versenkt wurde. Trotz des Atlantikbugs kam bei schwerer See so viel Wasser über, dass der vordere Drillingsturm (Turm A) ausfiel. Die Operation diente der Entlastung des im Südatlantik operierenden Panzerschiffes *Admiral Graf Spee* durch Bindung britischer Kräfte in der nördlichen Nordsee bzw. im nördlichen Atlantik.

Nach Absetzen des Notrufes von Bord der *Rawalpindi* hatten die Briten ein starkes Flottenaufgebot mit drei Schlachtschiffen, drei Schlachtkreuzern, einem Flugzeugträger, drei schweren Kreuzern und insgesamt 16 Leichten Kreuzern in Marsch gesetzt. Ihre Suche blieb allerdings erfolglos, da sich die deutschen Schlachtschiffe in das Nordmeer abgesetzt hatten und dann bei schwerem Wetter unbemerkt durch die Shetland–Bergen-Enge ausbrachen und nach Kiel zurückkehrten. Hier musste *Gneisenau* aufgrund von Seeschäden in die Werft.

Im Rahmen der Operation „Nordmark“ (18. bis 20. Februar 1940) sollten beide Schlachtschiffe den Konvoi-Verkehr zwischen Norwegen und England stören, was erfolglos blieb.

Unternehmen „Weserübung“

Vizeadmiral Günther Lütjens führte im April 1940 als stellvertretender Flottenchef von Bord *Gneisenau* die beiden Schlachtschiffe als Deckungsgruppe im Rahmen der Operation „Weserübung“ (Besetzung Norwegens) für die Kriegsschiffgruppen 1 (Narvik) und 2 (Drontheim). *Scharnhorst* und

GEBALLTE KRAFT: **Die beiden vorderen 28-cm-Geschütztürme der *Scharnhorst*, bestehend aus sechs Schnellladekanonen L/54,5 in zwei Drillingstürmen auf Drehlafetten C/34** Foto: SZ-Photo/Scherl

Schlachten, Technik, Feldherren

Jetzt neu am Kiosk!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.clausewitz-magazin.de/abo

SCHARNHORST: **Durch kriegsbedingte Änderungen glichen sich die beiden Schlachtschiffe in ihrem äußeren Erscheinungsbild niemals völlig** Foto: SZ-Photo/Scherl

Gneisenau wurden am 9. April bei einem Gefecht mit dem britischen Schlachtkreuzer *Renown* beschädigt und auf dem Rückmarsch nach Wilhelmshaven von den Briten südwestlich von Stavanger aufgeklärt. Die beiden Schlachtschiffe, denen sich der Schwere Kreuzer *Admiral Hipper* angeschlossen hatte, konnten jedoch von den 92 Bombern der britischen Luftwaffe (RAF) nicht gefunden werden. Am 7. Mai 1940 verlegte *Gneisenau* nach Kiel und erhielt auf dem Marsch einen Minentreffer, sodass sie erneut in die Werft ging.

Anfang Juni führte Admiral Marschall von Bord *Gneisenau* einen Verband mit *Scharnhorst*, *Admiral Hipper* und vier Zerstörern (Z 20 *Karl Galster*, Z 10 *Hans Lody*, Z 15 *Erich Steinbrink*, Z 7 *Hermann Schoemann*) in die Operation „Juno“ (siehe *Schiff*

HAUPTARTILLERIE

Große Durchschlagskraft

Das Geschoss der schweren 28-cm-Artillerie trat mit einer Anfangsgeschwindigkeit von 890 m/s aus dem Rohr.
Die Durchschlagskraft der Panzersprenggranate betrug:

Schussweite	Durchschlagene Panzerdicken	
	Seitenpanzer	*Deckspanzer*
790 Hm	460 mm	19 mm
1.510 Hm	355 mm	41 mm
1.828 Hm	291 mm	48 mm

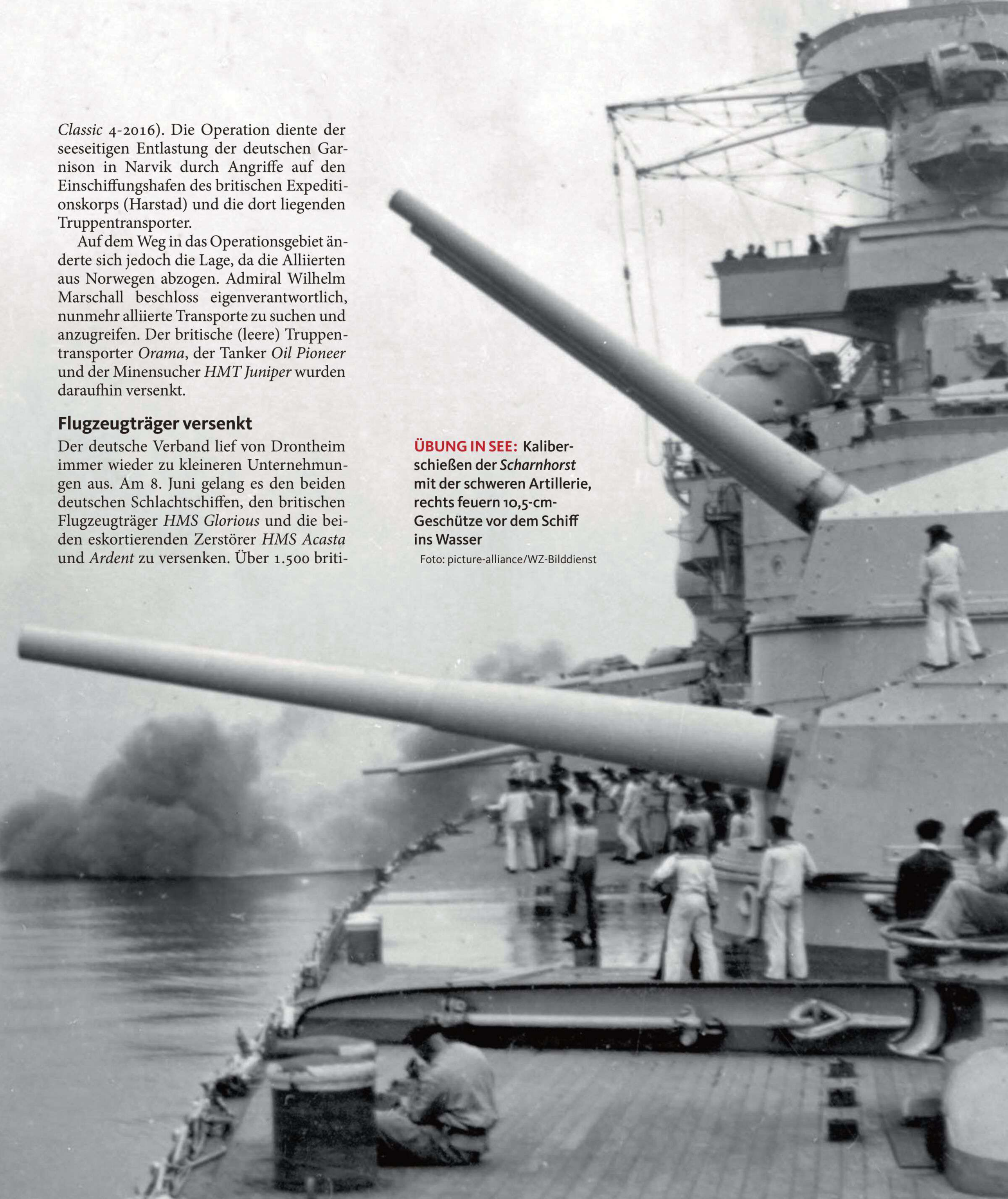
GNEISENAU: **Fast majestätisch fährt das Schlachtschiff einer neuen Unternehmung entgegen, vermutlich im Februar 1940 kurz nach Auslaufen zur Operation „Nordmark“** Foto: SZ-Photo

Classic 4-2016). Die Operation diente der seeseitigen Entlastung der deutschen Garnison in Narvik durch Angriffe auf den Einschiffungshafen des britischen Expeditionskorps (Harstad) und die dort liegenden Truppentransporter.

Auf dem Weg in das Operationsgebiet änderte sich jedoch die Lage, da die Alliierten aus Norwegen abzogen. Admiral Wilhelm Marschall beschloss eigenverantwortlich, nunmehr alliierte Transporte zu suchen und anzugreifen. Der britische (leere) Truppentransporter *Orama*, der Tanker *Oil Pioneer* und der Minensucher *HMT Juniper* wurden daraufhin versenkt.

Flugzeugträger versenkt

Der deutsche Verband lief von Drontheim immer wieder zu kleineren Unternehmungen aus. Am 8. Juni gelang es den beiden deutschen Schlachtschiffen, den britischen Flugzeugträger *HMS Glorious* und die beiden eskortierenden Zerstörer *HMS Acasta* und *Ardent* zu versenken. Über 1.500 briti-



ÜBUNG IN SEE: Kaliberschießen der *Scharnhorst* mit der schweren Artillerie, rechts feuern 10,5-cm-Geschütze vor dem Schiff ins Wasser

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

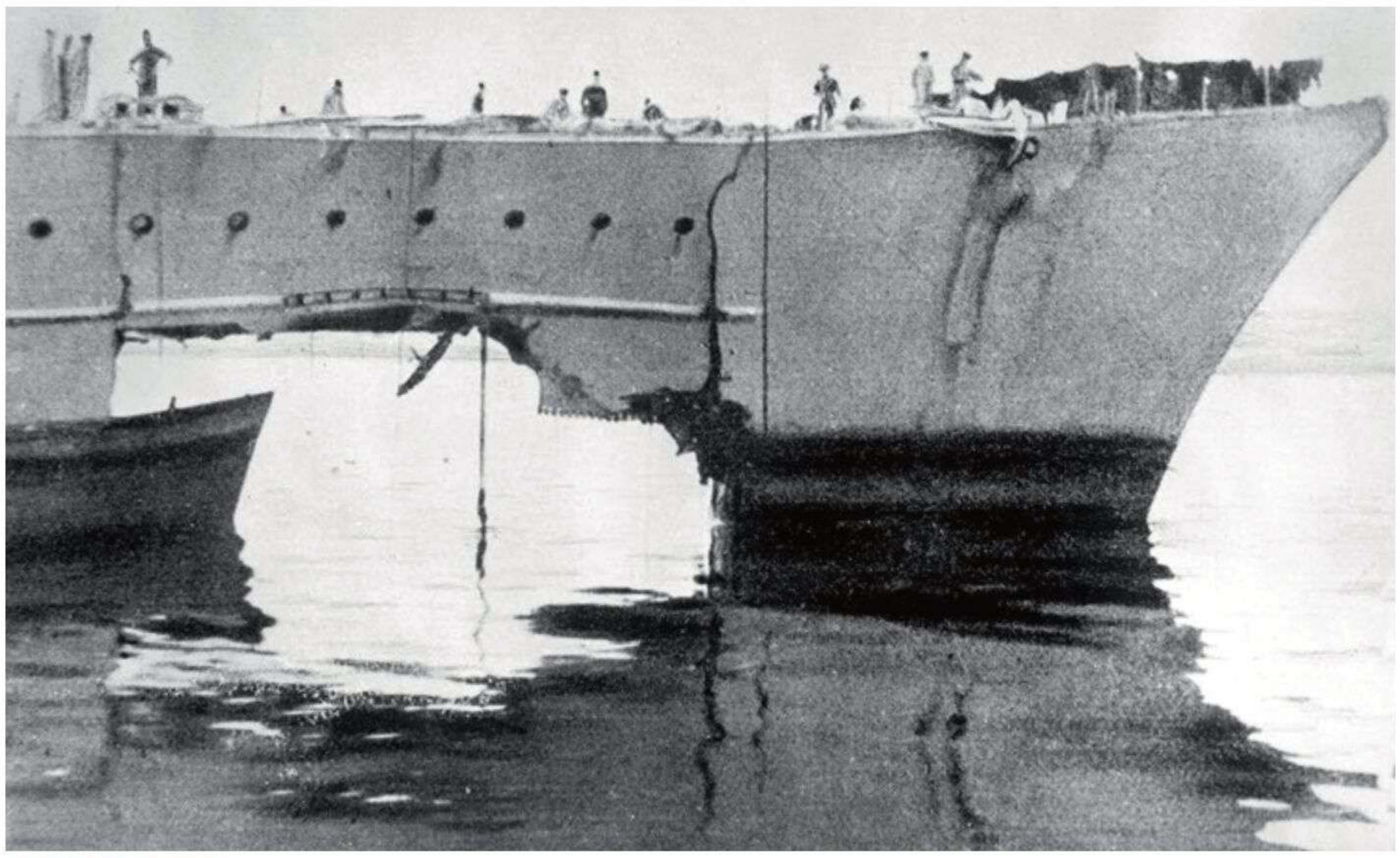
sche Seeleute verloren ihr Leben, lediglich 45 überlebten die Untergänge. Vor ihrer Versenkung konnte *HMS Acasta* allerdings einen der zahlreichen abgefeuerten Torpedos erfolgreich ins Ziel bringen: *Scharnhorst* wurde an der Steuerbordseite schwer getroffen. 48 deutsche Marinesoldaten fanden den Tod, 2.500 Tonnen Wasser drangen in das Schiff, und der hintere Turm (Turm C) fiel aus.

Einen Tag später liefen beide Schiffe gemeinsam in Drontheim ein, wo *Scharnhorst* notdürftig durch Angehörige des Werkstattschiffes *Huascaran* repariert wurde, bevor das angeschlagene Schlachtschiff unter Sicherung von Zerstörern nach Kiel verlegte, wo es am 20. Juni ankam. Auf dem Marsch war der Verband immer wieder Luftangriffen ausgesetzt. Am 13. Juni 1940 wurde *Scharnhorst* von einer Fliegerbombe getroffen. Schiff und Besatzung hatten allerdings Glück: Die Bombe detonierte nicht.

Torpedotreffer durch U-Boot

Admiral Marschall unternahm mit dem in Drontheim verbliebenen Verband zwei Vorstöße, die beide erfolglos verliefen, allerdings erhielt *Gneisenau* am 20. Juni einen Torpedotreffer des britischen U-Bootes *Clyde*, wurde behelfsmäßig in Drontheim instand gesetzt und nach Kiel verlegt. Der Kreuzer *Nürnberg* und vier Zerstörer übernahmen die Sicherung und erhielten später Verstärkung durch Torpedoboote, von denen eines am 26. Juli verloren ging (*Luchs* von dem britischen U-Boot *Thames* versenkt). *Gneisenau* konnte bis Dezember 1940 instand gesetzt werden.

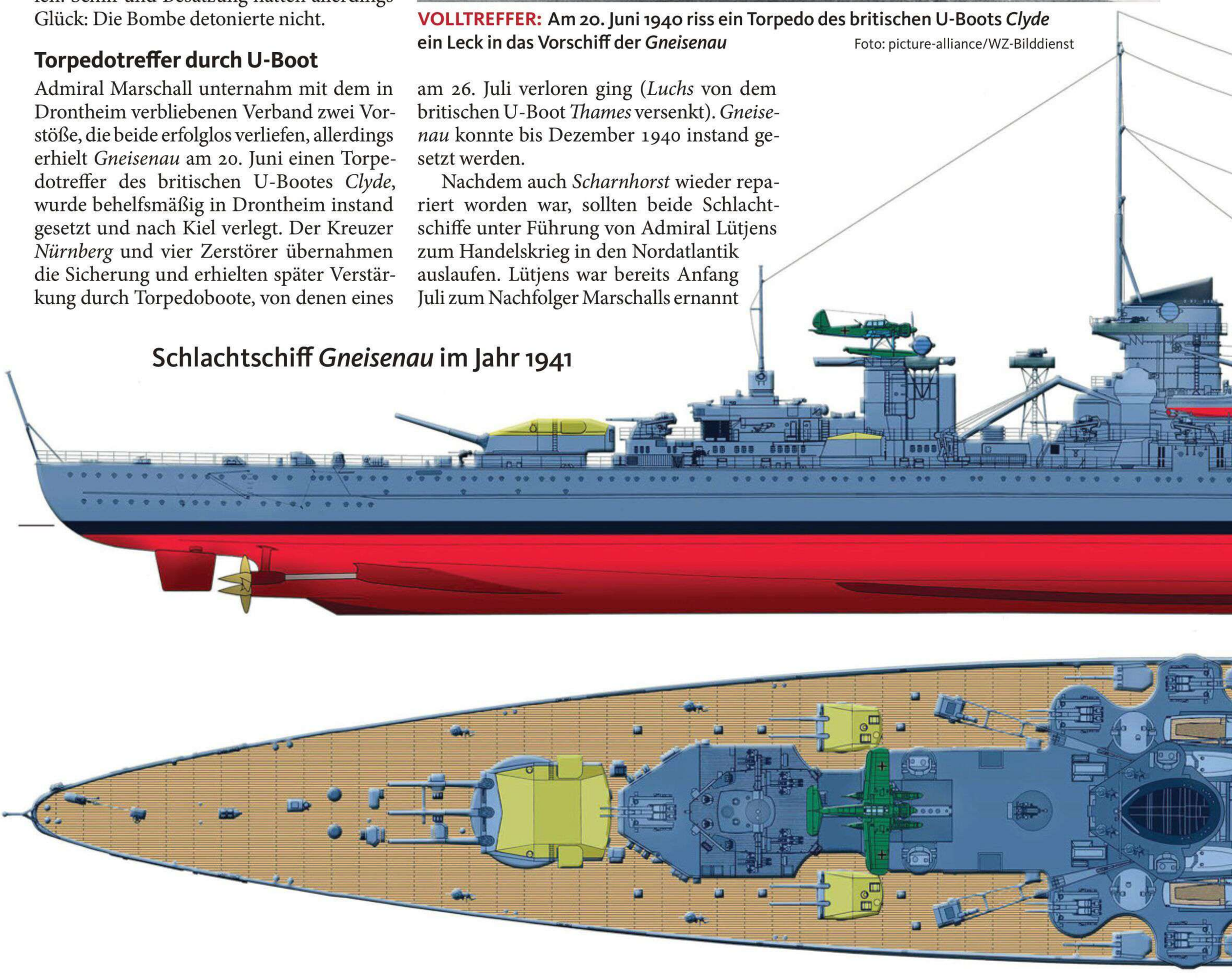
Nachdem auch *Scharnhorst* wieder repariert worden war, sollten beide Schlachtschiffe unter Führung von Admiral Lütjens zum Handelskrieg in den Nordatlantik auslaufen. Lütjens war bereits Anfang Juli zum Nachfolger Marschalls ernannt

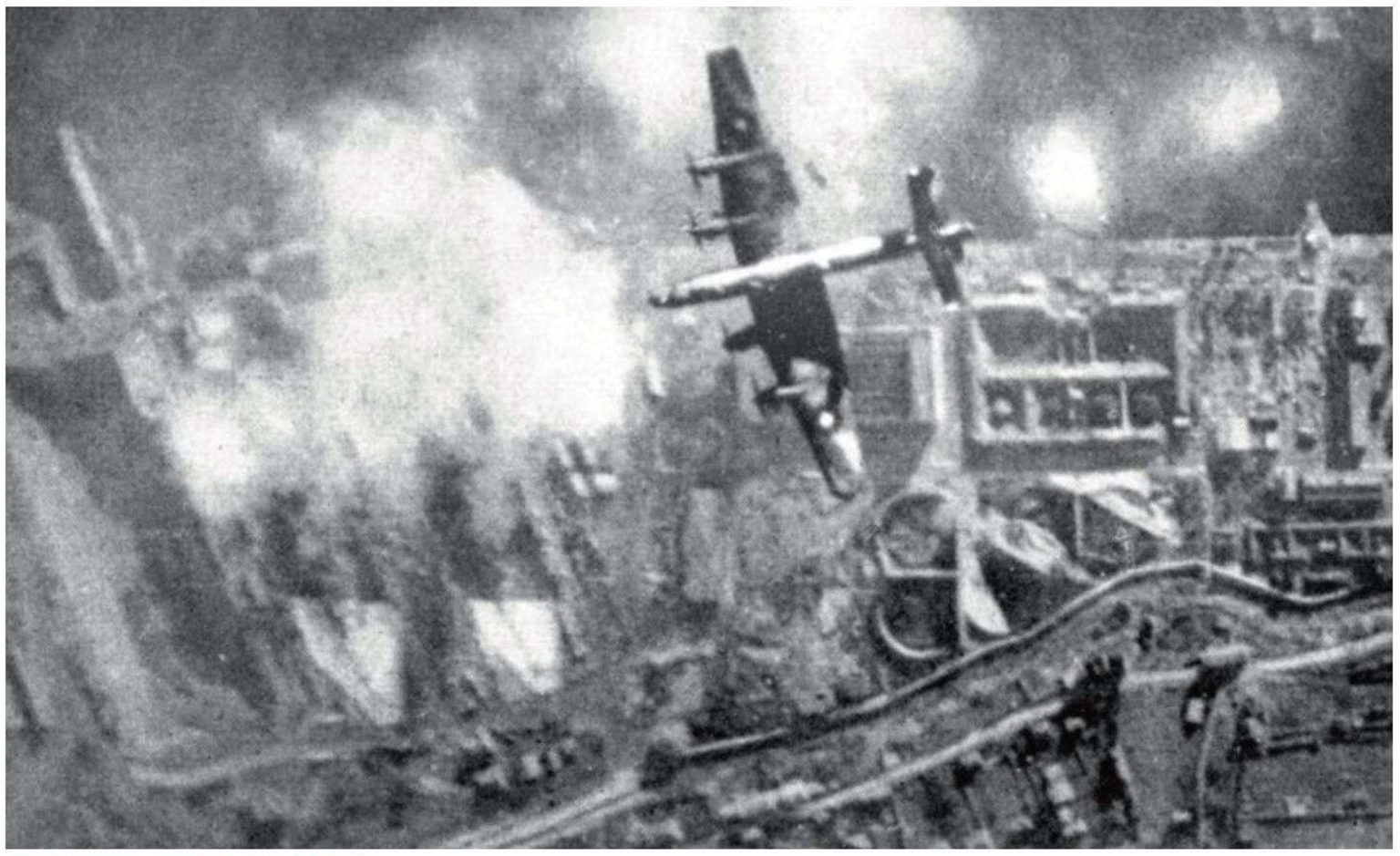


VOLLTREFFER: Am 20. Juni 1940 riss ein Torpedo des britischen U-Boots *Clyde* ein Leck in das Vorschiff der *Gneisenau*

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Schlachtschiff *Gneisenau* im Jahr 1941





GEFAHR AUS DER LUFT: **Auf die beiden in Brest liegenden Schiffe fliegen Bomber der RAF am 30./31. März 1941 erfolglose Angriffe** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ANTRIEB UND LEISTUNG

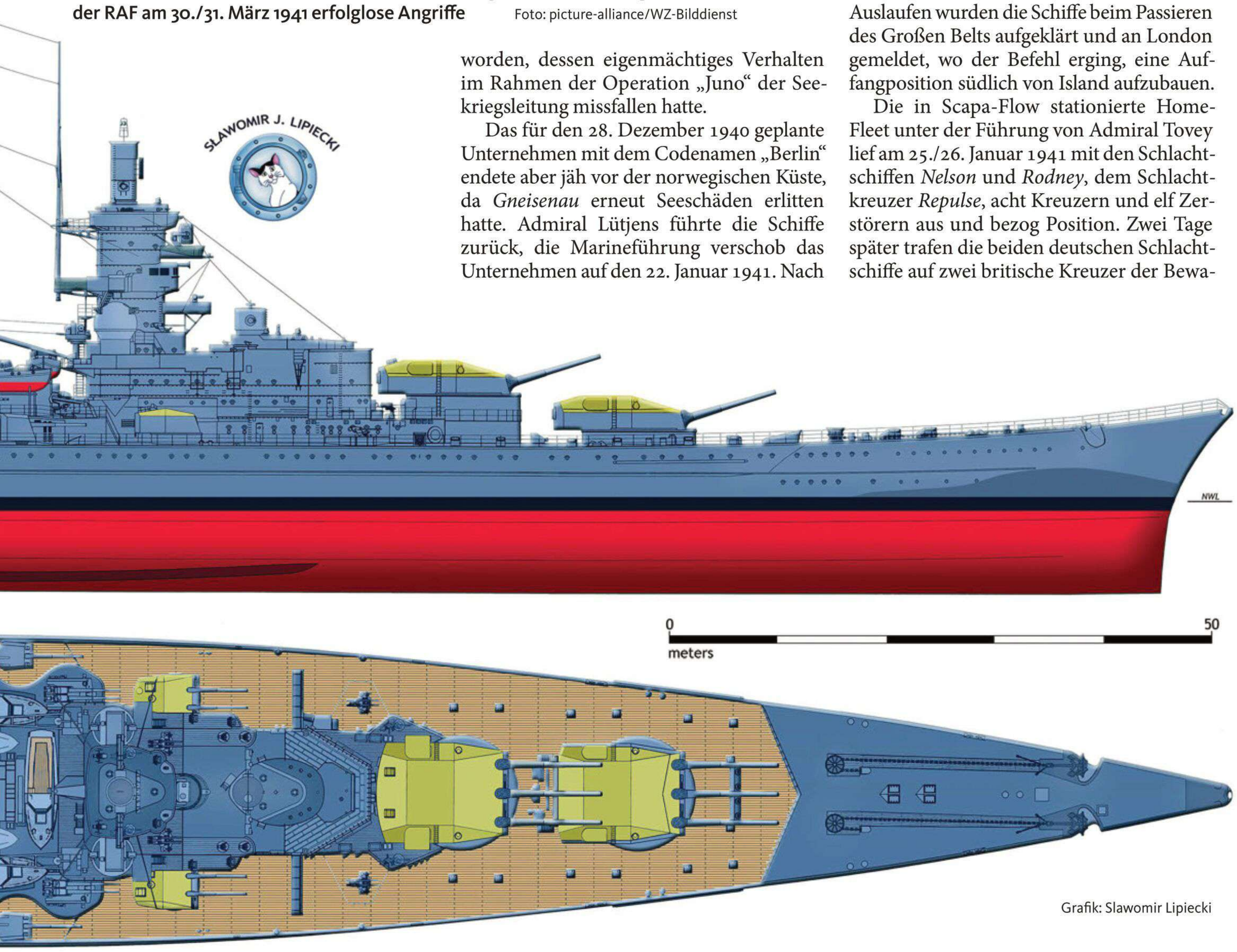
Mehr als 160.000 WPS

Das Schlachtschiff *Scharnhorst* hatte einen Hochdruck-Heißdampfantrieb auf drei Wellen. Die Maschinenanlage bestand aus drei viergehäusigen Turbinensätzen mit einer Konstruktionsleistung von insgesamt 160.050 WPS. Die Kraftübertragung geschah mittels Rädergetriebe auf je einen dreiflügeligen Propeller von 4,45 Meter Durchmesser. Den Dampf erzeugten zwölf Hochdruck-Heißdampfkessel mit natürlichem Wasserumlauf. Die Anlage war für 31 Knoten Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Tatsächlich erreichte die *Scharnhorst* bei einer Leistung von 161.764 WPS 31,65 Knoten. Fünf E-Werke mit vier Diesel- und drei Turbogeneratoren erzeugten die elektrische Energie.

worden, dessen eigenmächtiges Verhalten im Rahmen der Operation „Juno“ der Seekriegsleitung missfallen hatte.

Das für den 28. Dezember 1940 geplante Unternehmen mit dem Codenamen „Berlin“ endete aber jäh vor der norwegischen Küste, da *Gneisenau* erneut Seeschäden erlitten hatte. Admiral Lütjens führte die Schiffe zurück, die Marineführung verschob das Unternehmen auf den 22. Januar 1941. Nach Auslaufen wurden die Schiffe beim Passieren des Großen Belts aufgeklärt und an London gemeldet, wo der Befehl erging, eine Auffangposition südlich von Island aufzubauen.

Die in Scapa-Flow stationierte Home-Fleet unter der Führung von Admiral Tovey lief am 25./26. Januar 1941 mit den Schlachtschiffen *Nelson* und *Rodney*, dem Schlachtkreuzer *Repulse*, acht Kreuzern und elf Zerstörern aus und bezog Position. Zwei Tage später trafen die beiden deutschen Schlachtschiffe auf zwei britische Kreuzer der Bewa-



Grafik: Slawomir Lipiecki

chungslinie und wichen umgehend in das Nordmeer aus – der britische Kreuzer *Naiad* sichtete die beiden Schiffe, verlor aber sofort wieder die Fühlung.

Nach Versorgung der beiden Schlachtschiffe durch den Begleittanker *Adria* gelang es ihnen am 3./4. Februar 1941, unbemerkt durch die Dänemark-Straße durchzubrechen. Wenige Tage später sichteten *Gneisenau* und *Scharnhorst* den aus Halifax kommenden britischen Konvoi HX 106. Admiral Lütjens befahl seinen beiden Kommandanten Kapitän zur See Otto Fein (*Gneisenau*) und Kapitän zur See Kurt Caesar Hoffmann, den Konvoi aufgrund der starken Sicherung durch das Schlachtschiff *Ramillies* ziehen zu lassen.

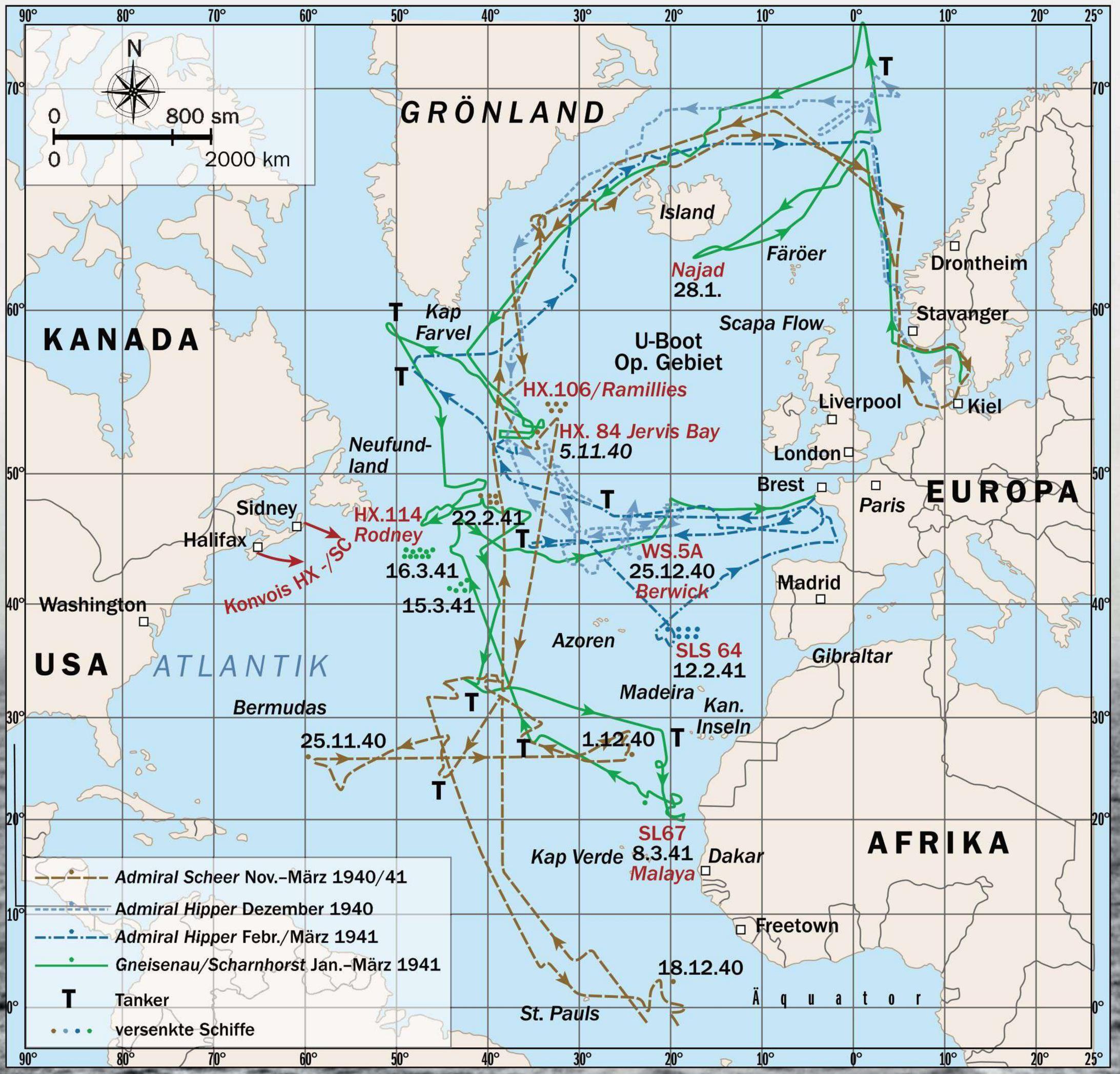
Opfer: Einzelfahrer

Ebenso ließ Lütjens am 7. März 1941 den Konvoi SL 67 mit 54 Schiffen ziehen, da dieser durch das Schlachtschiff *Malaya*, die Zerstörer *Faulknor* und *Forester* sowie die Korvette *Cecilia* gesichert wurde. Die Positionsmeldung über den britischen Konvoi nutzte jedoch der Befehlshaber der U-Boote (BdU) Karl Dönitz und setzte zwei seiner U-Boote an. U 105 (Kapitänleutnant Schewe) und U 124 (Kapitänleutnant Wilhelm Schulz) versenkten bis zum 8. März insgesamt fünf Schiffe mit knapp 30.000 BRT.

Es gab immer wieder Einzelfahrer, die Opfer des deutschen Schlachtschiffverbandes wurden: am 22. Februar fünf Handelsschiffe mit knapp 26.000 BRT aus einem aufgelösten Konvoi, am 9. März ein einzelfahrender Dampfer. Eine Woche darauf stießen die beiden Schiffe auf einen aufgelösten Konvoi. Sieben Schiffe konnten versenkt und

Die deutschen Handelskriegsoperationen im Atlantik 1940/41

Grafik: Anneli Nau



***SCHARNHORST* FEUERT:** Während des Kanaldurchbruchs erhielt das Schlachtschiff zwei Grundminentreffer, konnte seine Fahrt aber fortsetzen Foto: SZ-Photo/Scherl

ERINNERUNGEN: Dokumenten-Konvolut eines beim Untergang der *Scharnhorst* am 26. Dezember 1943 gefallenen Matrosen

Foto: Interfoto/Hermann Historica

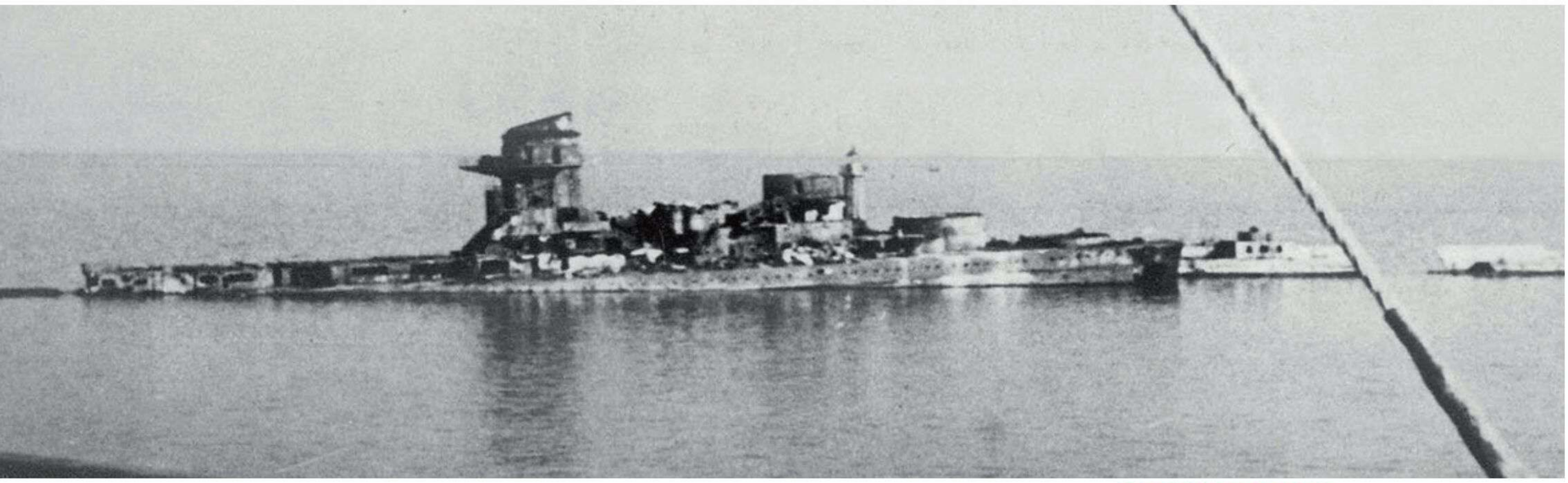
„Der Führer verspricht sich von der Verlegung möglichst vieler Kriegsschiffe nach Norwegen eine stark abschreckende Wirkung auf den Engländer"

Besprechung im „Führerhauptquartier" am 7. Februar 1942

UNTERNEHMEN „CERBERUS": Im Februar 1942 brachen u. a. *Scharnhorst*, *Gneisenau* und der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* durch den Kanal nach Norden

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

***GNEISENAU* IN GOTENHAFEN:** Die 28-cm-Geschütztürme waren ausgebaut, Turm „Anton“ zerstört, die beiden anderen – „Bruno“ und „Cäsar“ – fanden Verwendung als Küstenbatterien in Norwegen Foto: Sammlung GSW



RUHMLOSES ENDE: Das aufgeschwommene Wrack des einst stolzen Schlachtschiffes gibt nur noch wenige Zeugnisse von seiner Existenz preis

Foto: Sammlung GSW

dabei knapp 27.000 BRT vernichtet werden. Zusätzlich kaperten die Schlachtschiffe drei Tanker mit über 20.000 BRT, von denen allerdings nur einer die unter deutscher Besetzung stehende französische Küste erreichte. Als *Gneisenau* Überlebende rettete und an Bord nahm, wurde sie von dem britischen Schlachtschiff *Rodney* überrascht. *Gneisenau* konnte sich einem Gefecht allerdings entziehen und lief gemeinsam mit *Scharnhorst* in Brest ein.

Der Versuch des britischen Gibraltar-Geschwaders (Force H) mit dem Schlachtkreuzer *Renown*, dem Flugzeugträger *Ark Royal* und dem Leichten Kreuzer *Sheffield,* die beiden deutschen Schlachtschiffe in der Biskaya abzufangen, war zuvor gescheitert.

Mehrere Bombenangriffe

Beide Schlachtschiffe wurden erst eine Woche nach ihrem Einlaufen in Brest von den Briten aufgeklärt. Im Rahmen des Unternehmens „Berlin“ wurden 22 Schiffe mit 115.600 BRT versenkt: von *Scharnhorst* acht Schiffe mit 49.300 BRT, von *Gneisenau* 14 Schiffe mit 66.300 BRT. Die Versorgung in See stellten die Tanker *Adria, Esso Hamburg, Friedrich Breme* und *Schlettstadt* sowie die Trossschiffe *Ermland* und *Uckermark* (vormals: *Altmark*) sicher.

Im April 1941 wurde *Gneisenau* mehrfach von britischen Bombern angegriffen und schwer beschädigt. Das Schlachtschiff erreichte erst im Februar 1942 wieder Einsatzbereitschaft. Fünf britische Bomber trafen *Scharnhorst* Ende Juli während einer Verlegungsfahrt nach La Pallice und verursachten schwere Schäden.

Wechsel an der Spitze

Im Rahmen des Unternehmens „Cerberus“ führte Vizeadmiral Ciliax vom 11. bis zum 13. Februar 1942 *Gneisenau*, *Prinz Eugen* und *Scharnhorst* durch den Englischen Kanal in die Nordsee und anschließend durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel. Nachdem auch weitere Vorstöße in Richtung Nordmeer gescheitert waren, endete der Handelskrieg zur See mit schweren Einheiten. Fortan mussten vor allem die deutschen U-Boote diese Aufgabe übernehmen. Dieser Strategiewechsel spiegelte sich auch im Wechsel des Oberbefehls: Im Januar 1943 folgte Admiral Dönitz als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine auf Großadmiral Erich Raeder.

Gneisenau hatte im Rahmen des Unternehmens „Cerberus“ einen Minentreffer erhalten und sollte in Kiel instand gesetzt werden. Bei einem Angriff britischer Bomberverbände wurde *Gneisenau* im Kieler Hafen schwer im Vorschiff getroffen und Anfang April zur Instandsetzung nach Gotenhafen geschleppt: Geplant war neben der Reparatur auch eine Verlängerung des Schiffes sowie die Ausstattung mit 38-cm-Kanonen. Zu Beginn des Jahres 1943 wurden die Arbeiten allerdings eingestellt. Das Schiff wurde aufgelegt, desarmiert, als Blockschiff am 27./28. März 1945 versenkt und 1947 bis 1951 durch polnische Bergungsunternehmen abgewrackt.

Scharnhorst war zunächst nach Wilhelmshaven eingelaufen (13. Februar 1942), verlegte dann aber nach Kiel, um dort instand gesetzt zu werden. Weitere Unternehmungen in der nördlichen Nordsee und im Nordmeer folgten – unter anderen gemeinsam mit dem Schlachtschiff *Tirpitz*. Am 26. Dezember 1943 erhielt *Scharnhorst* insgesamt bis zu 15 Torpedotreffer und 13 Treffer mit 35,6-cm-Kalibern – das Schiff sank gegen 19:45 Uhr im Nordmeer. Lediglich 36 Mann überlebten. ⚓

Bilder · Tatsachen · Hintergründe

Fundiert recherchiert, packend erzählt!

Alle 2 Monate neu am Kiosk!

© viktor - Fotolia

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.militaer-und-geschichte.de/abo

FETTE BEUTE: Henry Avery (1659–1699), der auch unter den Namen John Avery, Henry Every, Long Ben und Benjamin Bridgeman bekannt war, bringt mit der *Fancy* ein arabisches Handelsschiff auf

Foto: Interfoto/Mary Evans

DIE SEERÄUBER THOMAS TEW UND HENRY AVERY

The Arch Pirate

Gold, Silber, Edelsteine, kostbare Tuche – das war die Motivation für Piraten wie Thomes Tew und Henry Avery. Beide waren auf See gefürchtet, Avery wurde sogar für die englische Krone zu einem ernsthaften Problem

Von Dr. Jann Markus Witt

Die Ära der Bukaniere (Kaperfahrer in englischen Diensten) in der Karibik endete in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Der Indische Ozean wurde nun zum neuen Jagdrevier für die aus Westindien vertriebenen Piraten. Hier fanden sie nicht nur zahlreiche Schlupfwinkel, sondern auch reichlich Beute. Für rund drei Jahrzehnte verband die sogenannte „Piratenrunde“ Westindien und die nordamerikanischen Kolonien mit dem Indischen Ozean.

1692 verließ das Kaperschiff *Amity* Neuengland, kommandiert wurde es von dem aus Rhode Island stammenden Thomas Tew. Sein Auftrag lautete, französische Schiffe und Niederlassungen an der Westküste Afrikas anzugreifen. Doch Tew hatte andere Pläne. Wie Captain Johnson berichtet, rief er seine Männer zusammen und schlug ihnen kurzerhand vor, „einen Kurs einzuschlagen, auf dem sie zu Wohlleben und Reichtum“ gelängen. Begeistert stimmten die Männer zu und schworen: „Ob goldene Kette oder Holzbein, wir stehen zu Euch.“

Ins Rote Meer

Anstatt nach Westafrika zu segeln, nahm Tew Kurs auf das Rote Meer. Er hatte vor, die Flotte anzugreifen, die jedes Jahr indische Muslime zur Pilgerfahrt nach Mekka brachte. Es war die wertvollste Beute im gesamten Indischen Ozean. Auf der Hinfahrt waren die Schiffe mit Stoffen und Gewürzen beladen, auf der Rückreise hatten sie Gold und Juwelen an Bord. Auf ihrem Weg mussten die Schiffe den Bab el-Mandeb („Tor der Trauer“), den nur etwa zehn Seemeilen breiten Ausgang des Roten Meeres passieren.

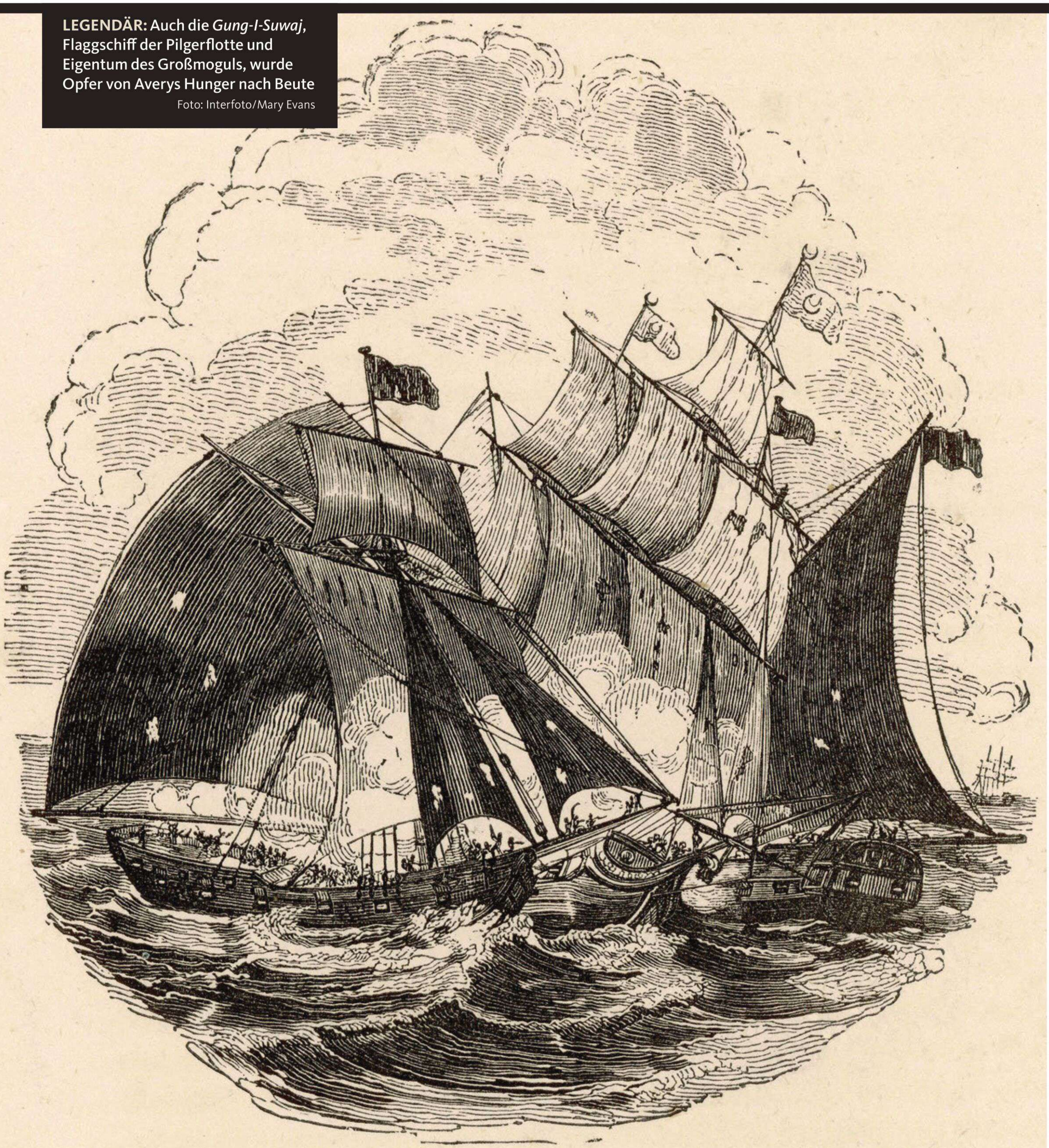
Hier wollten die Piraten ihrer Beute auflauern. Weder Tew noch seine Männer hatten dabei ein schlechtes Gewissen. Schiffe und Ladung waren Eigentum von „heidnischen“ Muslimen und damit in ihren Augen legitime Beute. Wie ein Pirat vor Gericht aussagte, waren sie der Ansicht, es sei „rechtens, die Schiffe und Güter zu plündern, die Feinden des Christentums gehörten“.

Tew hatte Erfolg. Im Juli 1693 kaperten er und seine Männer das Flaggschiff des Großmoguls, das von Indien kommend auf dem Weg ins Rote Meer war. Als die Piraten an Bord gingen, fanden sie Gold, Silber, Edelsteine, Elfenbein, Gewürze, Seidenstoffe und vieles andere mehr. Der Gesamtwert der

An alle englischen Kommandeure.

Lassen Sie es Genüge sein, dass ich in diesem Moment auf der *Fancy*, einem Man-of-war (Kriegsschiff) unterwegs bin, zuvor bekannt unter dem Namen *Charles*, die zur spanischen Expedition gehörte und die aus La Coruña am 7. Mai 1694 ablegte, die damals und jetzt ein Schiff mit 46 Kanonen und 150 Männern ist und im Begriff, das Glück zu suchen. Weder habe ich bislang etwas an Engländern oder Niederländern verbrochen, noch beabsichtige ich es, solange ich der Anführer bin. Da ich üblicherweise mit allen Schiffen sprechen möchte, denen ich begegne, und ich nicht möchte, dass jemand zu Schaden kommt, und sollten Sie oder alle, die Sie davon in Kenntnis setzen, aus der Entfernung wissen wollen, wer wir sind, dann sollten Sie Ihre Fahne zu einem Ball binden und am Mast hissen. So werde ich in gleicher Weise antworten und Sie nicht belästigen, denn meine Männer sind beutehungrig, standhaft und entschlossen, und falls die Männer meinem Wunsch nicht folgen, so kann ich dies nicht verhindern. Noch immer ein Freund der Engländer,

Bei Johanna, den 18. Februar 1695
Henry Every

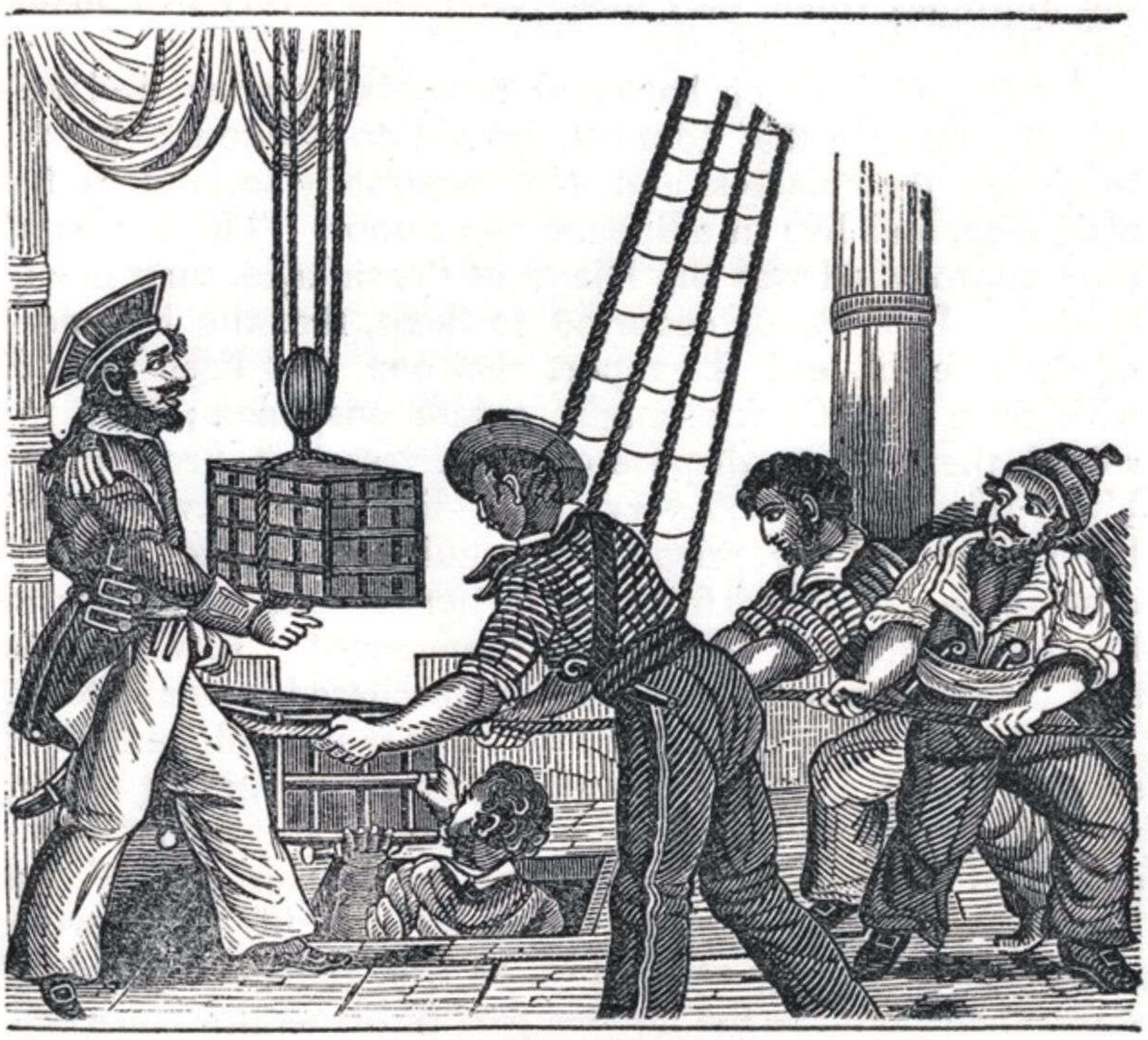


LEGENDÄR: Auch die *Gung-I-Suwaj*, Flaggschiff der Pilgerflotte und Eigentum des Großmoguls, wurde Opfer von Averys Hunger nach Beute

Foto: Interfoto/Mary Evans

BRUTALE BURSCHEN: Die Männer sichern Raubgut der *Gung-I-Suwaj*; aber nicht nur Raub, sondern auch Folter und Vergewaltigung gehörten zu ihrem Geschäft

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



Captain Avery receiving the three chests of Treasure on board of his Ship.

Avery soll wie viele andere Piraten einen goldenen Ohrring getragen haben; man hoffte, mit dem Erlös ein christliches Begräbnis zu erhalten

Beute betrug 100.000 Pfund, sodass auf jeden Piraten ein Anteil von 1.200 Pfund entfiel, wobei Tew als Kapitän einen doppelten Anteil erhielt.

Ein Teil der Mannschaft der *Amity* blieb auf Madagaskar, der Rest kehrte mit Tew nach Amerika zurück. Im April 1694 erreichte er den Hafen von Newport, wo er wie ein Held gefeiert wurde. Selbst der New Yorker Gouverneur Benjamin Fletcher scheute sich nicht, sich öffentlich mit Tew zu zeigen und ihn in sein Haus einzuladen.

Hervorragend organisiert

In den folgenden Jahren brachen Dutzende von Piratenschiffen zu Raubzügen in den Indischen Ozean auf. Die Fahrten waren gut organisiert: Amerikanische Kaufleute finanzierten die Reisen und rüsteten die Schiffe aus, wofür sie gewöhnlich mit einem guten Profit belohnt wurden, während entsprechend geschmierte Kolonialbeamte beide Augen zukniffen.

Viele Kaufleute verdienten sogar doppelt an den Piraten: Sie versorgten nicht nur die auslaufenden Schiffe mit Proviant und Schiffsausrüstung, sondern kauften den Heimkehrern auch die Beute ab. Oft genug waren die gekaperten Schiffe nicht mit Gold oder Edelsteinen, sondern mit Handelswaren beladen. Diese waren aber nur etwas wert, wenn man sie verkaufen konnte. Die Kaufleute in den nordamerikanischen Kolonien interessierten sich nur für den Preis, nicht für die Herkunft angebotener Waren.

Üblicherweise waren Importwaren sehr teuer, da diese nach den Bestimmungen der Navigationsakte von 1651 nur über England eingeführt werden durften. Doch weil die Piraten die von ihnen erbeuteten Handelsgüter zumeist für einen Bruchteil des eigentlichen Wertes verkauften, konnten diese Waren zu unglaublich günstigen Preisen auf den Markt geworfen werden.

Mit dem Verkauf von Piratenbeute wurde in den Kolonien manches Vermögen gemacht. Vor allem New York und Boston galten Ende des 17. Jahrhunderts als Paradies für Schmuggler und Hehler. Lange Zeit funktionierte dieses System erstaunlich reibungslos. Weil Piraten nach damaligem Recht nur in London, aber nicht in den Kolonien vor Gericht gestellt werden durften, konnten sich die Seeräuber in Amerika lange Zeit relativ sicher fühlen, solange die Verantwortlichen vor Ort ihnen Schutz gewährten. Mit wenigen Ausnahmen kooperierten fast alle Gouverneure der nordamerikanischen Kolonien mit den Piraten. Benjamin Fletcher, der Gouverneur von New York, galt als besonders korrupt. Er forderte nicht nur Geld von allen Piraten, die in New York ihre Beute verkaufen wollten, sondern stellte gegen eine Gebühr von 300 Pfund auch bereitwillig Kaperbriefe aus.

Doch schließlich entschlossen sich die englischen Behörden zum Durchgreifen. 1698 wurde Gouverneur Fletcher wegen seiner Zusammenarbeit mit den Piraten seines Amtes enthoben.

Beginn einer „Karriere“

Tews spektakulärer Erfolg entfachte die Fantasie zahlloser Seeleute, die nun ebenfalls auf Kaperfahrt in den Indischen Ozean gingen. Einer von ihnen war Henry Avery.

Avery begann seine Seeräuberkarriere 1694 mit einer von ihm angezettelten Übernahme des englischen Schiffs *Charles II.* auf der Reede von La Coruña. Eigentlich sollte der mit 46 Kanonen bewaffnete Dreimaster

die Spanier in der Karibik im Kampf gegen die Franzosen unterstützen, doch lag das Schiff seit mehreren Monaten untätig im Hafen, ohne dass die Seeleute die versprochene Heuer erhalten hatten. Daher benötigte Avery, der Erste Offizier des Schiffs, keine große Überredungskunst, um die Besatzung zu einer Meuterei anzustiften.

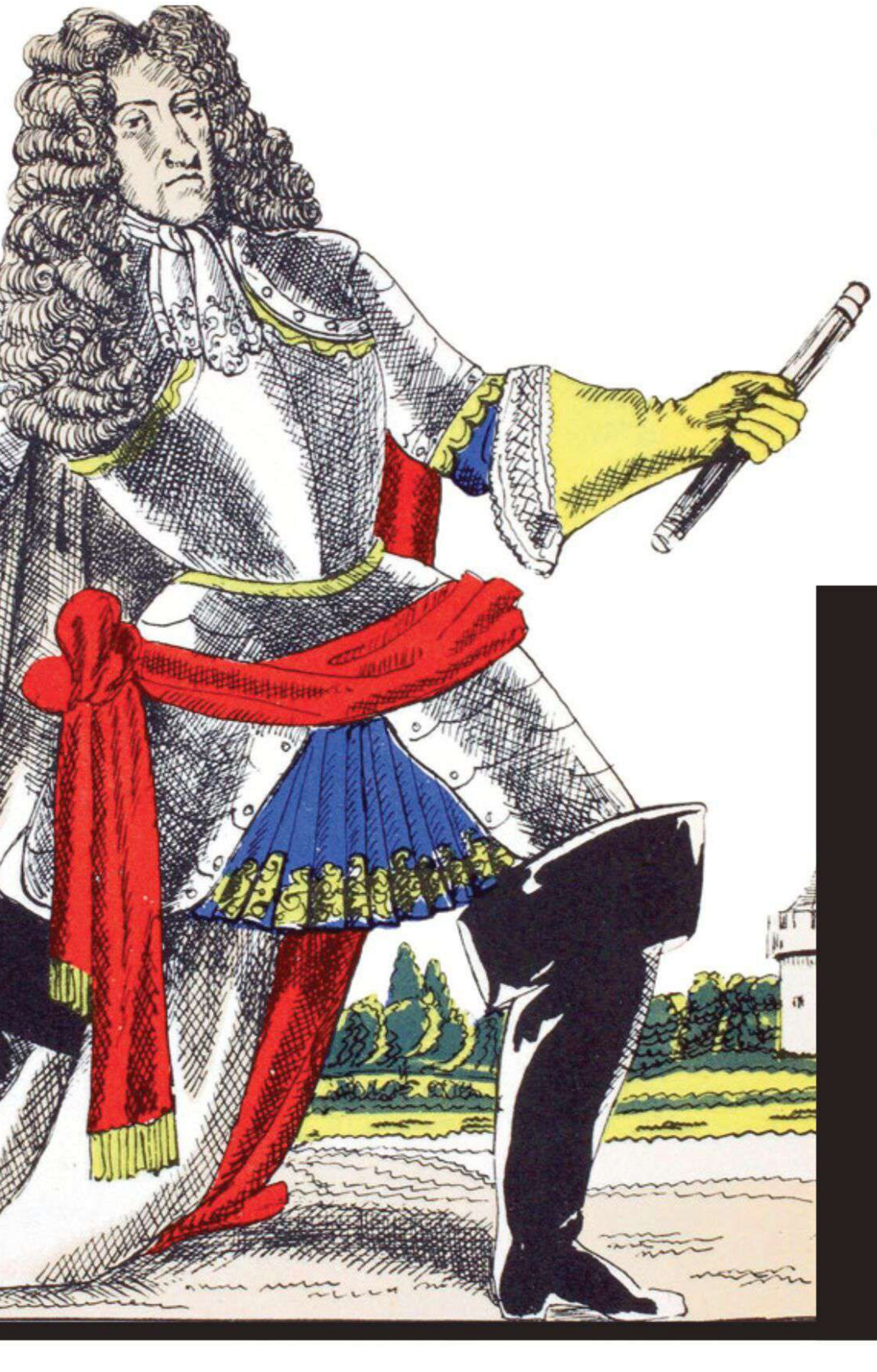
Eines Nachts schlugen die Verschwörer los. Als der Kapitän der *Charles II.* bemerkte, was sich an Bord ereignet hatte, war es bereits zu spät. Nach seiner unblutigen Machtübernahme sagte Avery zu ihm: „Haben Sie keine Angst, ziehen Sie Ihre Kleider an, dann verrate ich Ihnen ein Geheimnis: Sie müssen wissen, dass ich nun der Kapitän dieses Schiffes bin“, und ließ ihn an Land setzen. Zugleich erlaubte Avery auch den an der Meuterei unbeteiligten Mannschaftsmitgliedern, das Schiff zu verlassen, was aber nur 17 der rund 100 Männer an Bord taten. Nachdem er dem Schiff den neuen Namen *Fancy* gegeben hatte, nahm Avery Kurs auf den Indischen Ozean. Sein Ziel waren die muslimischen Pilgerschiffe.

Bereits 1712 wurde im berühmten „Theatre Royal“ das Stück „The successful Pirate“ aufgeführt, dessen Geschichte um einen Piratenkönig sich eng an Averys Erlebnisse anlehnte

Warten auf die Pilger

Die Anziehungskraft der Pilgerflotte war so groß, dass im Juli 1695 außer Averys *Fancy* noch drei weitere Piratenschiffe vor der Insel Perim am Ausgang des Roten Meeres den indischen Handelsschiffen auflauerten, darunter auch die *Amity* unter dem Befehl von Thomas Tew. Weil die *Fancy* das größte und stärkste Schiff war, wählten die Piraten Avery zu ihrem Anführer.

Wochenlang warteten sie in der kaum erträglichen Sommerhitze auf die Ankunft der



WACHSENDER GEGENSATZ: Die englische Krone, hinter der die Interessen von Kaufleuten und Handelsgesellschaften standen,distanzierte sich zunehmend von dem brutalen Treiben der Seeräuber

Foto: picture-alliance/Heritage Images/Stapleton Historical Collection

Lange Zeit funktionierte das Seeräubersystem erstaunlich reibungslos. Weil Piraten nach damaligem Recht nur in London, aber nicht in den Kolonien vor Gericht gestellt werden durften, konnten sich die Seeräuber in Amerika eine ganze Weile relativ sicher fühlen, solange ihnen die Verantwortlichen vor Ort Schutz gewährten

Pilgerflotte. Weil sie dabei zu kräftig dem Alkohol zusprachen, segelten die indischen Handelsschiffe im September eines Nachts unbemerkt an der Insel vorbei. Als die Seeräuber schließlich von arabischen Fischern erfuhren, dass die Pilgerflotte die Meerenge bereits passiert hatte, nahmen sie unverzüglich die Verfolgung auf.

In der Nähe der Insel Sokrota gelang es den Piraten, einen Nachzügler, die *Fateh Mohammed*, zu stellen. Beim Angriff auf das Schiff wurde Tew tödlich verwundet, doch das konnte die Seeräuber nicht aufhalten. Sie enterten das Schiff und töteten die gesamte Besatzung. Danach schafften sie die aus Gold, Silber, Edelsteinen und kostbaren Tuchen bestehende Ladung auf die *Fancy,* versenkten die *Fateh Mohammed* und nahmen wieder die Verfolgung der Pilgerflotte auf.

Orgie der Gewalt

Einige Zeit später stießen die Piraten auf die *Gung-I-Suwaj*, das Flaggschiff der Pilgerflotte, das dem Großmogul persönlich gehörte. Ohne zu zögern, griffen die Seeräuber an. Ibrahim Khan, der Kapitän der *Gung-I-Suwaj*, floh unter Deck und versteckte sich zwischen den weiblichen Passagieren, sodass das Schiff in den entscheidenden Momenten ohne Führung war. Die Piraten enterten die *Gung-I-Suwaj*, ohne einen einzigen Mann zu verlieren. Was folgte, war eine Orgie der Gewalt. Durch bestialische Folterungen versuchten die Piraten, ihren Opfern die Verstecke ihrer Wertsachen zu entlocken. Die Frauen wurden brutal vergewaltigt.

Nach einigen Tagen durften die Überlebenden die Fahrt fortsetzen und erreichten schließlich Surat, wo sie von ihren schrecklichen Erlebnissen berichteten. In einem Schreiben der englischen Ostindien-Kompanie werden die Verbrechen der Piraten ausführlich geschildert, die „die Passagiere der *Gung-I-Suwaj* barbarisch behandelten, um herauszufinden, wo sie ihr Geld versteckt hatten. Wie man uns unterrichtete, befand sich an Bord auch die mit dem Großmogul verwandte hochbetagte Frau des Großwesirs, die von einer Pilgerfahrt nach Mekka zurückkehrte. Die Piraten missbrauchten diese Frau und vergewaltigten auch mehrere andere."

Averys Angriff auf die Pilgerflotte offenbarte den wachsenden Interessengegensatz zwischen den Piraten und der englischen Krone, hinter der die Interessen der Kaufleute und Handelsgesellschaften standen, deren Geschäfte nun als Folge des Überfalls auf die Pilgerflotte empfindlich beeinträchtigt wurden.

STEINREICH ODER BETTELARM? Diese Darstellung sieht Avery als wohlhabenden Edelmann, nach anderen Überlieferungen starb er verarmt

Foto: picture-alliance/Leemage/Costa

Die Empörung der Inder über die an Bord der *Gung-I-Suwaj* begangenen Gräueltaten machte sich in gewalttätigen Ausschreitungen Luft. In den Augen der Muslime war die Störung der heiligen Pilgerfahrt ein Sakrileg. Weil viele der Piraten Engländer waren, stand auch die East India Company im Verdacht, an dem Überfall beteiligt gewesen zu sein. In Surat wurden Kaufleute und Angestellte der englischen Ostindien-Kompanie ins Gefängnis geworfen und zum Teil so schwer misshandelt, dass sie starben. Ebenso verhängte der Großmogul ein Handelsembargo gegen die englische Ostindien-Kompanie, das erst wieder aufgehoben wurde, nachdem diese Geleitschutz für die indischen Schiffe zugesagt hatte.

Der Handel der East India Company litt erheblich unter diesen Vergeltungsmaßnahmen, sodass sich diese an die englische Regierung wandte und Hilfe bei der Piratenbekämpfung forderte. Die drängenden Bitten der mächtigen und einflussreichen Ostindien-Kompanie konnte man in London kaum ignorieren. So wurde Avery zum meistgesuchten Piraten seiner Zeit. Unterdessen hatten die Seeräuber die Beute verteilt. Jeder Mann erhielt 1.000 Pfund sowie eine Handvoll Edelsteine; Averys Anteil betrug das Doppelte. Mit einem Teil seiner Mannschaft und rund 100 afrikanischen Sklaven segelte er nach Westindien, wo er auf der dänischen Antilleninsel St. Thomas einen Teil seiner Beute und der Sklaven verkaufte.

Die Folgen der Tat

Schon bald wurde Avery klar, dass er und seine Männer angesichts der Folgen ihres Angriffs auf die Pilgerflotte nicht auf Nachsicht hoffen durften. Auf allen Fahndungslisten stand sein Name an oberster Stelle. Die Mannschaft löste sich daher auf; einige Männer brachten ihr Geld schnell durch und gingen wieder auf Piratenfahrt, andere wollten sich in den nordamerikanischen Kolonien niederlassen. Avery dagegen segelte mit einigen seiner Männer nach Irland, wo sich seine Spur verliert.

Einige Quellen vermuten, dass er sich als wohlhabender Landedelmann zur Ruhe setzte, andere behaupten, dass er beim Verkauf seiner Beute betrogen wurde und als Bettler starb. Mit seinem Roman *Captain Singleton* setzte ihm der Schriftsteller Daniel Defoe ein literarisches Denkmal. Nach und nach fasste man 24 Männer aus Averys Mannschaft und stellte sie im Oktober 1696 in London vor Gericht. Sechs von ihnen wurden zum Tode verurteilt und gehängt. ⚓

BLEIBENDES ZEICHEN: Averys Flagge soll als Grundmotiv einen Totenschädel mit gekreuzten Knochen gezeigt haben (Jolly Roger)

Foto: SZ-Photo/Imagebroker/Michael Dietrich

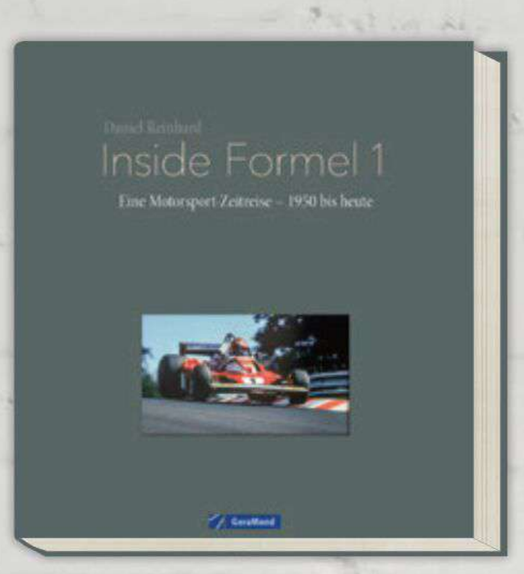
LASSEN SIE AN WEIHNACHTEN **TECHNIK-TRÄUME** WAHR WERDEN

Die Leidenschaft der Bulli-Fans hat viele Aspekte und viele Gesichter. In diesem großartigen Buch zeigen 15-Bulli-Aficionados ihre Fahrzeuge. Mit viel Liebe entstehen so Porträts nicht nur exemplarischer Fahrzeuge aus der VW-Geschichte, es wird ein ganz eigener Lifestyle vorgestellt. Die noch nie gesehenen Aufnahmen sorgen bei allen Bulli-Fans für steigenden Benzin-, sorry Blutdruck.

240 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-122-6
€ [D] 49,99

©pixelkorn - stock.adobe.com / ©Arcansél - stock.adobe.com

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

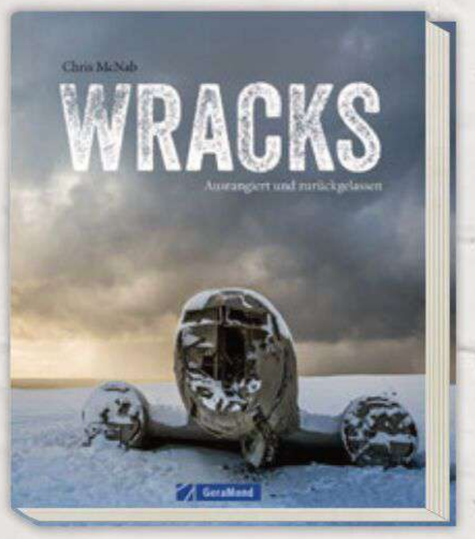


Viele unveröffentlichte Aufnahmen aus der Geschichte der Formel 1 und ihrem Umfeld. Dazu kommen unglaubliche Anekdoten und Geschichten.

288 Seiten · ca. 330 Abb.
ISBN 978-3-96453-086-8
€ [D] 59,–

Mit diesem seitenstarken und inhaltsreichen Band gelingt es den Autoren, die vielschichtigen Entwicklungen bei BMW vor und im Zweiten Weltkrieg in ihrer Gesamtheit zu schildern. Mit allen nationalen und internationalen Verknüpfungen, eingebettet in die allgemeine Geschichte der Zeit – faszinierend, authentisch, hautnah. Mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos.

416 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-95613-117-2
€ [D] 69,–

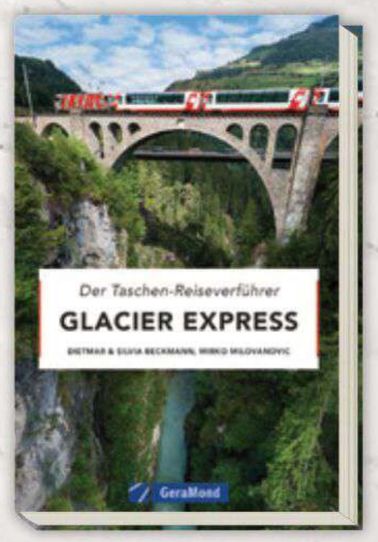


Dieser Bildband des Historikers Chris McNab zeigt Wracks jeglicher Art: Schiffe, Flugzeuge, Autos, Lokomotiven … Eine Sammlung einzigartiger technischer Relikte.

224 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-272-5
€ [D] 29,99

Die Lego-Eisenbahn wird oft unterschätzt. Dieses Buch zeigt die tollsten Schienenfahrzeuge und beweist damit das Gegenteil. Selberbauen macht wirklich Spaß!

192 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-088-2
€ [D] 24,99



Durch die Gletscher-Alpen per Bahn – der Weg ist das Ziel, vorbei an schroffen Felsen, tiefen Schluchten und wertvoller Kunst.

160 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 9978-3-95613-074-8
€ [D] 14,99

Würdevolle Hauptbahnhöfe aus dem 19. Jahrhundert wissen genauso zu faszinieren wie die Wunderwerke moderner Architektur oder die entlegene Station einer Nebenbahn.

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-083-7
€ [D] 39,99

Was man sonst bei der Landung nur flüchtig betrachten kann, hier kann man in Ruhe schauen und staunen.

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-089-9
€ [D] 45,–

Entwicklung und Historie einer fliegenden Legende: Die Junkers Ju 52 gilt als Wegbereiter des heutigen modernen Flugzeugbaus.

192 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-86245-756-4
€ [D] 39,99

Betriebswerke sind das Herz der Eisenbahn. Sie sorgen für funktionierende Lokomotiven und Personen- sowie Güterwagen.

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-274-9
€ [D] 45,–

Finden Sie
die schönsten
Geschenkideen
jetzt unter
www.geramond.de

GeraMond

U-BOOT-ABWEHR VON 1914 BIS 1945

Die unterschätzte Gefahr

Unterseeboote eröffneten im Ersten Weltkrieg ein neues Kapitel der Seekriegsgeschichte: den unsichtbaren und effizienten Unterwasserangriff. Was unternahm die Gegenseite? Und wie perfektionierte sie im Laufe der Weltkriege ihre Abwehrmethoden

Von Peter H. Block

Als im August 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, verfügten die führenden Marinen Europas über eine neue Waffe, von der noch niemand auch nur annähernd wusste, wie effizient sie einmal sein würde und ob sie überhaupt eine Wirkung ausüben könne: das U-Boot.

Doch auf diesem Gebiet war Deutschland deutlich im Nachteil. Noch 1901 hatte Admiral von Tirpitz erklärt, dass Deutschland keine U-Boote brauche und er nicht willens sei, „für Unterseeboote Geld hinauszuwerfen, solange sie nur in den Heimatgewässern operieren könnten“. Erst 1906 lief mit U 1 das erste deutsche Unterseeboot vom Stapel, und 1914 waren in England 75, in Frankreich 76 und in Deutschland 27 Unterseeboote im Dienst.

Doch waren die ersten U-Boot-Aktionen nach Kriegsausbruch noch sehr zurückhaltend und beschränkten sich auf Patrouillendienste und Überwachung der Schiffswege. Erst als U 9 am 22. September 1914 drei (ältere) britische Panzerkreuzer versenkte, zeigte sich, welch ausgezeichnete Offensivwaffe man mit dem U-Boot in der Hand hatte. Neue Dimensionen des Seekrieges taten sich auf; ein unsichtbarer Waffenträger feuerte eine ebenfalls unsichtbare Waffe ab, und mit dem neuen Dieselmotor (ab U 19) konnte dieser Waffenträger tief in die feindlichen Gewässer eindringen. Eindrucksvoll bewies das Kapitänleutnant Max Valentiner,

VOM JÄGER ZUM GEJAGTEN: Nach ersten Erfolgen deutscher U-Boote mussten die Entente-Mächte reagieren – mit passiven Schutzmaßnahmen oder Angriffen von Schiffen und (wie hier) Flugzeugen

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

als er 1915 mit U 38 von Kiel aus um die britischen Inseln herum ins Mittelmeer bis in die Adria vordrang.

Netze und „Lanzenbomben“

Diese neue Waffe verlangte neue Abwehrmittel, und da tat man sich zunächst sehr schwer. Die einzige Antwort des britischen Gegners bestand anfangs darin, große Schiffe durch Zerstörer abzuschirmen. Dass dies nicht ausreichte, zeigte Kapitänleutnant Otto Hersing, als er mit U 21 bei den Dardanellen die britischen Linienschiffe *HMS Triumph* und *HMS Majestic* versenkte. Man versuchte es mit Anzeigenetzen, die weit hinunter ins Wasser reichten. Bojen hielten sie schwimmend über Wasser.

Verfing sich ein U-Boot in dessen Maschen, zeigten die Bewegungen den oben lauernden Vorpostenbooten seine Position an. Um den Unterwasserfeind zu bekämpfen, hatten diese Boote Lanzenbomben an Bord – Eschenholzstäbe, an deren Spitze sich eine Explosivladung mit Aufschlagzünder befand. Nur einmal wurde ein solcher Stab auch eingesetzt und auf das Deck eines U-Bootes geschleudert, aber ohne nennenswerten Erfolg.

So blieb vorerst nur der Rammstoß als wirksames Abwehrmittel, wie ihn der Kreuzer *HMS Birmingham* bei U 15 exerziert hatte: Er rammte am 9. August 1914 das mit Maschinenschaden gestoppt liegende Boot und schnitt es mittendurch.

Eine andere, aber äußerst umstrittene Methode zur U-Boot-Abwehr waren die U-Boot-Fallen oder „Q-Ships“, wie die Briten sie nannten: harmlos und heruntergekommen erscheinende, aber mit gut getarnter Artillerie bewaffnete Küstenfrachter, die den Eindruck erweckten, dass sich ein teurer Torpedo für sie nicht lohne. Das sich aufgetaucht nähernde U-Boot hatte keine Chance, wenn auf dem Q-Schiff die Tarnung fiel und die bereits gerichteten Geschütze das Feuer eröffneten. Auf diese Weise konnten die Alliierten bis 1917 zwölf deutsche U-Boote versenken.

AUFGESPÜRT: Ein britisches Wasserflugzeug hat ein U-Boot entdeckt. Die Luftstreitkräfte wurden ab 1917 zur Gefahr, denn Flugzeuge konnten jetzt schwere Bomben mitführen Foto: Interfoto/UIG/UAH

Verräterische Geräusche

Allerdings war man damit dem Aufspüren des U-Bootes noch keinen Schritt nähergekommen. Aber da ein unter Wasser fahrendes Boot ja auch Schraubengeräusche sowie den Lärm der Trimmzellenpumpen von sich gibt, setzte man auf Unterwasser-Horchgeräte, zumal sich der Schall unter Wasser fast fünfmal schneller fortpflanzt als in der Luft. Die ersten, 1915 gelieferten Hydrophone waren in der Lage, unter günstigen Bedingungen die Geräusche eines U-Bootes auf bis zu zwei Seemeilen festzustellen. Damit waren die U-Boot-Jäger schon ein ganzes Stück weiter, wenn auch die Geräte noch unvollkommen waren, erst Ende 1917 Einsatzreife erlangten und dann auch entsprechend ausgebildetes Personal zur Verfügung stand.

Ende dieses Jahres sicherte man auch die Hafeneinfahrten und Ankerplätze durch Horchbojen. Sie wurden seefest im Küstenvorfeld verankert und über Drahtleitungen

LOCKSCHIFF: Frachter mit getarnter Bewaffnung wurden als Falle eingesetzt. Näherte sich das aufgetauchte U-Boot, fiel die Tarnung, und die überlegene Artillerie hatte leichtes Spiel (Szene aus dem Spielfilm *Morgenrot*) Foto: SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo

RAMMKURS: U 19 war das erste deutsche U-Boot, das dem Angriff eines gegnerischen Schiffs zum Opfer fiel – gerammt vom britischen Zerstörer *HMS Badger* im Herbst 1914

Foto: Interfoto/Mary Evans/Illustrated London News

mit den Landstationen verbunden. In den Bojen befand sich ein Hydrophon, das Geräusche vorbeifahrender Schiffe aufnahm und an die Landstationen weiterleitete. Hörten die Lauscher in den Landstationen nun Schraubengeräusche, aber nicht das Stampfen von Kolbendampfmaschinen, und sahen sie auch kein Schiff, dann konnte es ja nur ein U-Boot sein. In solchen Fällen alarmierten sie sogleich die nächste U-Jagdflottille.

Die Wasserbomben kommen

Die ersten Wasserbomben entstanden bereits 1916 nach einer Idee von Admiral Sir Charles Madden. Ihre Massenproduktion lief Mitte Juni 1917 an. Bei den frühen Wasserbomben handelte es sich um einen mit Sprengstoff gefüllten Stahlzylinder in Form von Mülleimern. Die Seeleute bezeichneten diese Waffe daher auch treffend als *ash can*. Sie hatte eine Länge von etwa 76 und einen Durchmesser von 74 Zentimetern. Ihr Zündmechanismus reagierte auf den Wasserdruck in der an der Bombe zuvor eingestellten Tiefe, nämlich zwölf oder 24 Meter.

Die Wasserbombe (Wabo) vom Typ D mit 136 Kilogramm TNT war für Schiffe mit hoher Angriffsgeschwindigkeit vorgesehen, sodass es sich nach dem Wurf schnell genug vom Explosionsort entfernen konnte. Die Wabo vom Typ D 1 mit nur 54 Kilogramm war für langsamere Schiffe gedacht, sodass die bei der Explosion erzeugte Druckwelle nicht zu Schäden am Schiff führte.

Der Zerstörungsradius dieser ersten Wabos betrug beim Typ D etwa vier Meter vom Explosionszentrum, und in etwa acht Metern konnten noch starke Schäden am U-Boot erzeugt werden, die das Boot zum Auftauchen zwangen. Geworfen wurden diese Bomben von am Heck angebrachten Ablaufgestellen, den *depth charge racks*. Betrug die monatliche Fertigungsrate 1916 noch durchschnittlich 264 Wabos, so steigerte sich die Produktion 1917 auf 1.678, 1918 waren es sogar 4.647 Wabos. Inzwischen laufend verbessert, konnte man die Bomben jetzt auf 15, 30, 45 oder 60 Meter Tiefe einstellen.

Um U-Boote auch auf größere Entfernung bekämpfen zu können, kam 1917 eine 19,1-Zentimeter-Haubitze mit gezogenem Rohr zum Einsatz. Fest montiert, funktionierte sie in der Art eines Granatwerfers und

Die ersten, 1915 ausgelieferten Unterwasser-Horchgeräte konnten Geräusche eines U-Bootes immerhin schon auf bis zu zwei Seemeilen feststellen

schleuderte eine stabförmige Bombe bis zu 1.900 Meter weit. Da sie aber über keinen hydrostatischen Zünder verfügte und daher nur gegen aufgetauchte oder im Tauchen begriffene U-Boote wirksam war, blieb sie aber weitgehend nutzlos.

Werferentwicklung

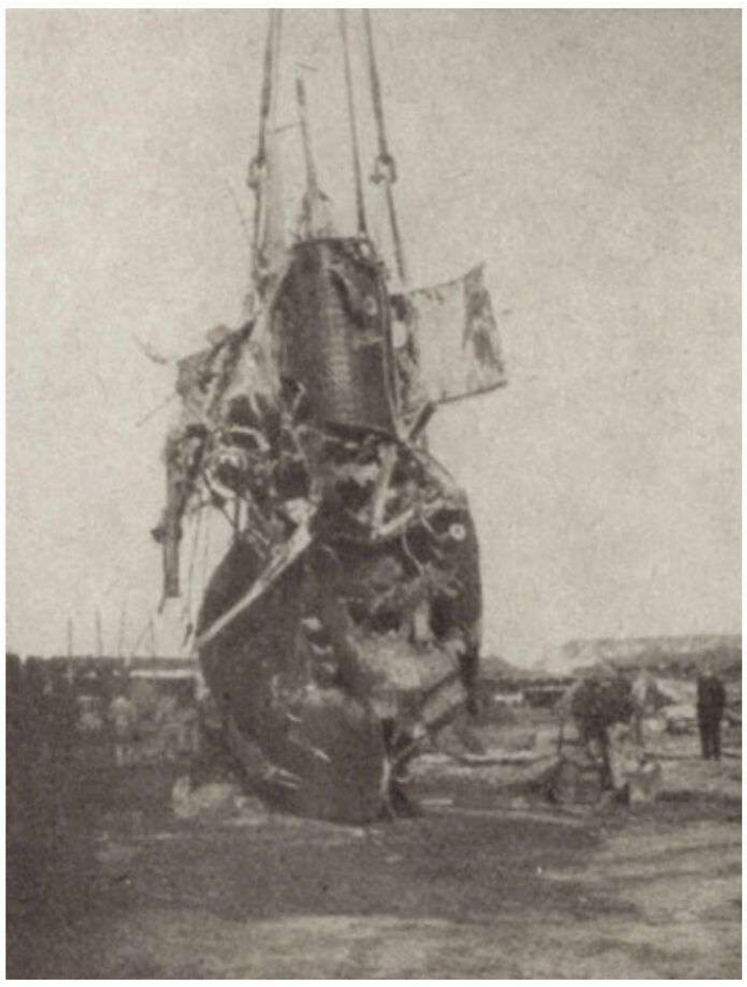
Im August 1917 kam der von der englischen Firma Thornycroft entwickelte Wasserbombenwerfer zur Anwendung, dessen Explosivladung die Wabo bis zu 70 Meter querab des angreifenden Schiffes schleuderte. Er bestand aus einer fest mit dem Deck verschraubten Platte mit dem darauf montierten Ausstoßrohr, das nach querab und in einem Winkel von 45 Grad in die Höhe zeigte. Das Rohr wurde mit einem Stempel verschlossen, der am oberen Ende die Ladeschale zur Aufnahme der Wabos trug.

Abzugsvorrichtung, Treibladung und Feuerkammer waren in einem auf dem Ausstoßrohr montierten Zylinder untergebracht, von dem aus die expandierenden Pulvergase in das Rohr geleitet wurden. Bei dem deutschen Wabo-Werfer WBW 35 von Rheinmetall entwickelten die Pulvergase einen Druck von etwa 700 kg/cm/cm².

Anfangs erhielt jedes U-Jagdschiff achtern beiderseits je einen Werfer, sodass man die Wabos nach beiden Seiten schleudern konnte, während zwei weitere über das Heck von den *racks* rollten. So deckte man bei einem Angriff eine größere Fläche ab und erhöhte auch die Trefferwahrscheinlichkeit entsprechend. Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz gegen die U-Boote war allerdings, dass man die Position des getauchten Bootes zumindest annähernd kannte. Es fehlte an einem aktiven Ortungsgerät – davon war die U-Boot-Abwehr zum Zeitpunkt der ersten Wabos noch weit entfernt. Ein solches Gerät stand den Alliierten erst nach Kriegsende zur Verfügung.

Entwickelt wurde es von einer Gruppe französisch-englischer Wissenschaftler, dem „Allied Submarine Detection Investigation Committee“ (Alliiertes Forschungskomitee zur Ortung von U-Booten) auf der Grundlage des 1913 gebauten Echolotes, und nach den Anfangsbuchstaben dieses Komitees wurde es auch benannt: das Asdic.

Es handelte sich um einen elektronischen Schallsender und einen Empfänger, die beide in einem Metalldom am Schiffsboden des U-Jägers untergebracht waren. Er sendete hochfrequente Schallimpulse in Form eines flachen Kegels aus, die bei einer Reichweite von etwa 1.400 Metern von einem festen Körper reflektiert wurden.



TOTALVERLUST: Minentreffer an einem bis zur Unkenntlichkeit zerstörten deutschen U-Boot Foto: Sammlung GSW

Die Entfernung zu dem georteten Objekt konnte durch das Zeitintervall zwischen Aussenden des Impulses und dessen Rückkehr zum Empfänger ermittelt werden; es funktionierte wie ein Horizontallot. Mit dem Asdic brachte die Royal Navy 1920 die ersten aktiven Schallortungsanlagen an Bord. Die folgenden, bei gutem Wetter und ruhiger See durchgeführten Versuche zeigten so gute Ergebnisse, dass die Navy sicher war, das richtige Ortungsgerät gegen U-Boote gefunden zu haben.

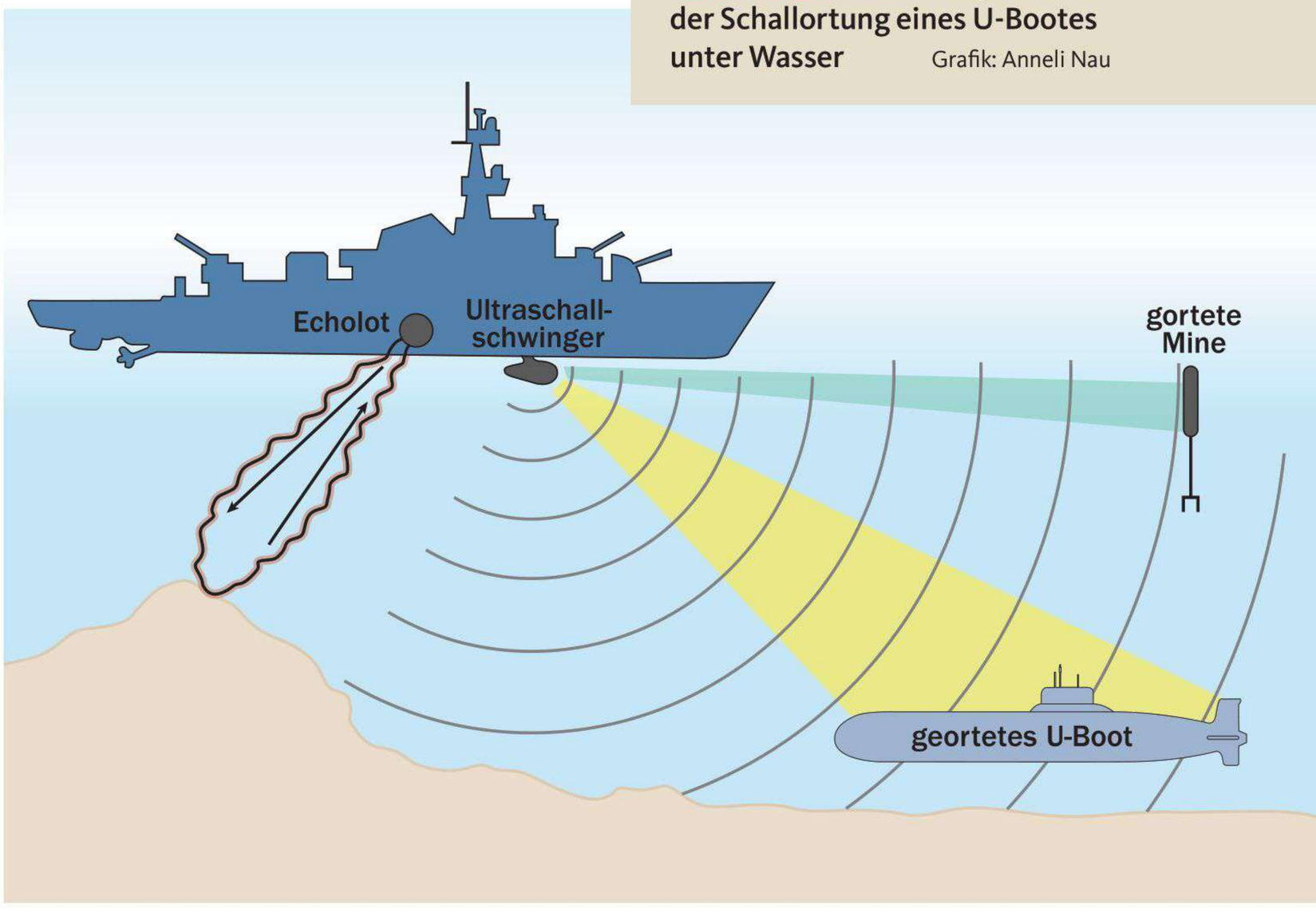
Noch 1939 schrieb Churchill nach einer Vorführung des Asdics an der U-Boot-Abwehrschule in Portland, der neue U-Boot-Detektor „hat uns von einer unserer großen Gefahren befreit“. Da außerdem bekannt war, dass die deutsche Kriegsmarine höchste Priorität auf den Bau schwerer Überwasser-Streitkräfte legte, ging der weitere Ausbau der U-Boot-Abwehr relativ schleppend voran. Hatten die Briten bei Kriegsende 1918 noch über 2.000 U-Boot-Abwehrschiffe in ihrem Flottenbestand, so waren es 1939 noch ganze 200 Schiffe dieser Art, und selbst die waren auf dem ganzen Erdball verteilt.

Asdic mit Schwächen

Nach Kriegsbeginn 1939 mit den tatsächlichen Einsatzbedingungen konfrontiert, zeigte dann auch das Asdic seine Schwächen: Felsen, Wracks, Fischschwärme, Wale – sie alle reflektierten Echos in verwirrender Weise. Sogar Temperaturunterschiede verschiedener Wasserschichten konnten Echos erzeugen, und der Asdic-Operator brauchte schon viel Erfahrung, um aus der Vielzahl der Echos das eines U-Bootes herauszuhören.

Hinzu kam, dass die Asdic-Peilung zwar Abstand und Richtung anzeigte, nicht aber die Tiefe; und außerdem ging in der letzten Phase des Angriffes der Kontakt zum U-Boot verloren. Das Problem war, dass der Schall-

NEUE TECHNIK: Prinzipschema der Schallortung eines U-Bootes unter Wasser Grafik: Anneli Nau



kegel in einem starren Winkel ausgesendet wurde, daher war das Asdic auf nahe Distanzen nicht brauchbar; die untere Grenze für den Einsatz des Asdics lag bei etwa 300 Metern. Ab da begann der tote Winkel. So konnte von einem gezielten Bombenwurf keine Rede mehr sein, und nach dem Wurf begann die Suche nach dem U-Boot von vorn, da das von den Detonationen aufgewühlte Wasser infolge der Blasenbildung wie ein fester Körper wirkte und ebenfalls Echos erzeugte. Der Kontakt zum U-Boot war verloren und man musste ihn neu aufbauen.

Schleudervorrichtungen

Die logische Antwort darauf musste ein Waffensystem sein, bei dem man die Wasserbomben oder ähnliche Sprengkörper vorausschleudern konnte, also zu einem Zeitpunkt, an dem das Asdic den Unterwasserfeind noch fest im Hochfrequenzgriff hatte. Es brauchte jedoch Zeit, neue Waffen zu entwickeln, sodass man zunächst die Effizienz der Wasserbomben steigerte. Hatte man bei den ersten Wasserbomben vom Typ MK III noch TNT oder Amatol als Sprengstoff genommen, füllte man die neue, 250 Kilogramm schwere Wabo MK VII mit 100 Kilogramm Minol, einem in der Sprengwirkung verbesserten Amatol.

Bevor neue technische Entwicklungsschübe einsetzen konnten, steigerte man die Effizienz der Wasserbomben, beispielsweise mit dem in seiner Sprengwirkung verbesserten Amatol (Füllpulver)

Die Sinkgeschwindigkeit dieser Wabo betrug 4,88 Meter pro Sekunde, das hieß aber auch, dass nach dem Bombenwurf, den der Horcher im Boot ja hörte, dem Kommandanten eines auf 200 Meter Tiefe liegenden Bootes noch 40 Sekunden Zeit für einen Ausweichkurs blieben. Der hydrostatische Zünder der MK VII erlaubte eine Einstelltiefe von 900 *feet* (274 Meter) und lag damit weit über der den deutschen Booten vorgeschriebenen Sicherheitstauchtiefe. Der absolute Zerstörungsradius lag bei acht Metern, bei

PROBATES MITTEL: Im Ersten (rechts) und im Zweiten Weltkrieg (oben) nutzte man Stahldrahtnetze zum Schutz vor U-Booten

Fotos (2): Scherl/SZ Photo; Sammlung Berliner Verlag/Archiv/SZ Photo

SEIT MÄRZ 1943: Die Abwehrwaffe „Hedgehog“, ein Ladungswerfer mit 24 Granaten, war die britische Antwort auf die deutschen U-Boote Foto: pa/akg-images/Sammlung Foedrowitz

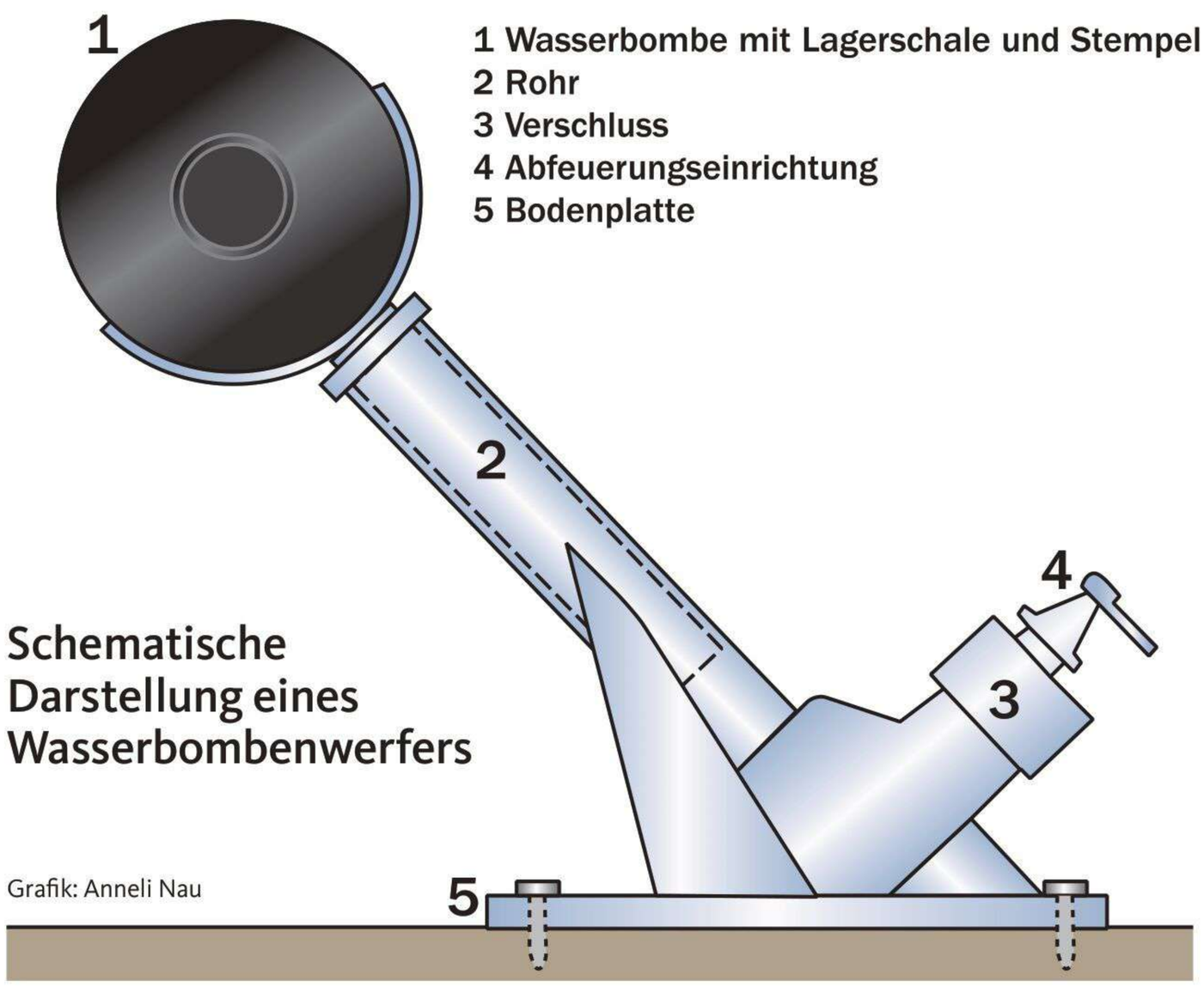
15 Metern wurden noch schwere Schäden verursacht. Die Racks am Heck waren geblieben, die Anzahl der Wabo-Werfer wurde erhöht und konnte bei einem Zerstörer bis zu sechs Werfer je Schiffsseite betragen.

Eine Variante der Werfer wurde auf dem Zerstörer *HMS Whitehall* erprobt, auf dem Thornycroft ein Gestell mit fünf in einer Linie querschiff fest eingebauten Werferrohren mit verschiedenen Seitenwinkeln installierte, die in einem Höhenwinkel von 45 Grad die Wabos mit der Kreisfläche voran in Fahrtrichtung schleuderten. Diese Variante bewährte sich nicht und wurde nicht weiterverfolgt, auch weil ab Mitte 1941 die U-Jäger mit dem Hedgehog (Igel) ein völlig neues Waffensystem erhielten: einen Salvenwerfer! Der erstmals auf dem Vorschiff des Zerstörers *HMS Westcott* eingebaute Werfer konnte 24 kleinere, flaschenförmige Wabos von jeweils 32,5 Kilogramm in schneller

TOD AUS DER LUFT: Dieses deutsche Boot wird im Frühjahr 1943 von US-Kampfflugzeugen angegriffen und in wenigen Minuten versenkt

Foto: United Archives/TopFoto/Süddeutsche Zeitung Photo

ZWEITER WELTKRIEG: Deutscher U-Jäger beim Klarmachen von Wasserbomben während eines Einsatzes am nördlichen Polarkreis 1941 Foto: picture-alliance



1 Wasserbombe mit Lagerschale und Stempel
2 Rohr
3 Verschluss
4 Abfeuerungseinrichtung
5 Bodenplatte

Schematische Darstellung eines Wasserbombenwerfers

Grafik: Anneli Nau

MADE IN GERMANY

Wasserbombe D

Ein aus drei Millimeter starkem Eisenblech gefertigter, 180 Kilogramm schwerer Zylinder, 57 Zentimeter lang und 45 Zentimeter im Durchmesser, an einem Ende verschlossen durch den eingeschweißten Boden, am anderen Ende durch einen eingeschweißten Flansch mit aufgeschraubtem Deckel – das war die deutsche Wasserbombe D. Die Zündung der 125 Kilogramm Sprengstoff erfolgte durch Schlagzündung mit Uhrwerk bei einstellbaren Tiefen von 35, 60, 90 und 120 Metern. Ein Zeitzünder also, der die Ladung zündete nach Ablauf der Zeit, die der Sinkzeit auf der eingestellten Zerknalltiefe entsprach. Dabei zog sich das Uhrwerk aus Sicherheitsgründen erst bei sinkender Bombe ab vier Meter Tiefe durch den Wasserdruck auf, der einen Kolben unter dem Verschlussdeckel der Zündeinrichtung nach innen drückte. Dabei wurden Schlagbolzenfeder, Kolbenfeder und drei Rückholfedern gespannt, das Uhrwerk begann zu laufen und drehte eine Nutenscheibe, bis die Nut mit der Schlagbolzennase übereinstimmte. In dem Moment gab die gespannte Feder den Schlagbolzen frei, der über Zündhütchen und Zünder die Detonation einleitete.

WASSERBOMBENBESCHUSS:
Das US-Küstenwachschiff *Spencer* zwang am 17. April 1943 südwestlich von Irland U 175 zum Auftauchen, 13 Besatzungsmitglieder starben

Foto: picture-alliance/akg-images

Folge auf elliptischen Bahnen etwa 200 Meter weit vor den Zerstörer schleudern. Seine Geschosse schlugen in einem Kreis ins Wasser und gingen mit einer Sinkgeschwindigkeit von 6,70 Metern pro Sekunde in die Tiefe, wobei sie sich erst mit dem Eintritt ins Wasser scharf schalteten.

Ihr Aufschlagzünder sorgte dafür, dass sie nur detonierten, wenn sie das U-Boot auch tatsächlich trafen. Dann detonierten ihre 14,5 Kilogramm Torpex, ein neu entwickelter, äußerst aggressiver Sprengstoff, bestehend aus 42 Prozent TNT, 40 Prozent Hexogen und 18 Prozent Aluminiumpulver. Er war kompliziert und gefährlich schon in der Herstellung und um ein Mehrfaches teurer als herkömmliche Sprengstoffe. Aber ein Treffer reichte aus, um eine U-Boot-Hülle zu zerstören. Die Erfolgsrate des Hedgehogs nahm stetig zu und erreichte bis 1944 fast 28 Prozent.

Ab 1943 bauten die Briten den Squid (Tintenfisch), einen dreirohrigen Werfer, der Wasserbomben vom Typ MK VI über 400 Meter nach vorn schleuderte. Diese Wabos konnte man sowohl auf hydrostatische als auch auf Zeitzündung einstellen und die Werferrohre einzeln richten. Es war damit möglich, die Einschläge so zu platzieren, dass das U-Boot in die gemeinsame Explosion der drei Wabos regelrecht hineinfuhr. Große Hilfe leisteten hierbei die neuen Tiefen-Asdics, die ab 1944 an die Front kamen und die Wassertiefe des georteten Objektes angeben konnten.

Immense Druckwellen

Zu der britischen U-Boot-Abwehrentwicklung während des Zweiten Weltkrieges sei noch auf die Wasserbombe MK X hingewiesen, mit ihren 7,16 Meter Länge und 53,3 Zentimeter Durchmesser fast schon ein Torpedo. Den Sprengkopf füllten 305 Kilogramm Minol, möglich waren drei Tiefeneinstellungen: 200, 600 und 900 *feet* (61, 183 und 244 Meter). Verschossen wurde dieser Riese aus einem Torpedorohr bei einer Mindestgeschwindigkeit von 20 Knoten (37 km/h).

Erwähnenswert noch, dass man aufgrund ihres hohen Gewichtes die MK X mit einer Auftriebskammer versehen musste, um die Sinkgeschwindigkeit zu verringern. 305 Kilo Minol erzeugten eine geradezu unvorstellbare Druckwelle, da konnte der angreifende Zerstörer leicht selbst zum Opfer werden. Mit Kriegsende 1945 neigte sich die Zeit der Wasserbomben dem Ende zu. Zu den letzten Einheiten, die noch Wabos führten, zählten die sechs alten Zerstörer der *Fletcher*-Klasse, die von der neu geschaffenen Bundesmarine 1958 aus den Beständen der US Navy übernommen wurden.

Die Wabos wurden abgelöst von zielsuchenden U-Jagdtorpedos, die aus Torpedorohren, von bordeigenen Hubschraubern oder mittels Raketen auf den Weg gebracht werden konnten. Mit einem eigenen Sonarsystem ausgerüstet, können diese Torpedos ein Unterseeboot aufgrund der von ihm ausgehenden Geräusche selbstständig orten und zerstören. Indem die Ingenieure die Geschwindigkeit erhöhten, konnten sie auch die Wirkung und somit die Kampfkraft deutlich steigern, so wie bei dem russischen Highspeed-Torpedo „Shkval-E“, der nach Angaben seiner Konstrukteure mit seinem Raketenantrieb bis zu 500 km/h schnell sein soll. Solch ein Torpedo kann sein Ziel ausschalten, noch ehe es reagiert. ⚓

„ULTRA“, DIE FUNKAUFKLÄRUNG UND DER U-BOOT-KRIEG IM ATLANTIK, TEIL II

Die Wende

Für die Operationen der U-Boot-Waffe waren Codes unentbehrlich – und die Gegenseite musste sie entschlüsseln. In der Folge entbrannte ein dramatischer Technikwettlauf mit ungeahnten Konsequenzen

Von Konteradmiral a. D. Sigurd Hess (†)

Im März 1943 kam es in England zu einer heftigen Krise. Die deutsche Seite hatte nämlich ein neues Wetter-Kurzsignal-Heft eingeführt, das in Bletchley Park zu einem neuen „Black-out“ führte. Außerdem konnte der B-Dienst die Signale der Admiralität inzwischen so rasch entziffern, dass die U-Boote schnell genug reagieren konnten, falls der Konvoi Ausweichmanöver vollführte.

Mitte März, als man die U-Boot-Signale nicht entschlüsseln konnte, kam es zu vier großen Geleitzugschlachten, bei denen die Deutschen rund 20 Prozent der geleiteten Schiffe versenkten. Bei solchen Verlusten und bei aller Sorge, dass Bletchley Park vor einem längeren „Black-out“ stehe, schien das ganze Konvoisystem im Nordatlantik, das Rückgrat der alliierten Versorgungs- und Invasionsstrategie, in Gefahr und wurde zur Debatte gestellt.

Steigende U-Boot-Verluste

Indem sie aber die vielen Fühlunghalter-Signale auswerteten, die die U-Boote bei den Geleitzugschlachten im März abgeben mussten, konnten die Kryptoanalytiker unter der Führung des genialen Alan Turing nach etwa zehn Tagen erneut in den U-Boot-Schlüsselkreis „Triton“ einbrechen. In den nächsten acht Wochen zahlte sich die neue Operationsführung endlich aus. Die U-Boot-Verluste an den erfassten Konvois stiegen stark an, während es auf deutscher Seite immer seltener gelang, gegen die Schiffe in Konvois zum Schuss zu kommen. Am 24. Mai 1943 musste Dönitz die Geleitzugschlachten im Nordatlantik abbrechen.

In der sechsten Phase von Juni bis August 1943 versuchte der BdU mit den U-Booten in abgelegeneren Gebieten zu Erfolgen zu kommen. Aber Bletchley Park erkannte sofort, dass Dönitz den Nordatlantik geräumt hatte. Nun wurde es möglich, die dort eingesetzten Langstreckenflugzeuge zu einer Offensive gegen die Ein- und Auslaufwege in der Biskaya einzusetzen, was neue schwere U-Boot-Verluste verursachte.

AUF VERLORENEM POSTEN: Funker in seinem Funkschapp ent- oder verschlüsselt eine Nachricht, die mit zunehmender Kriegsdauer eingepeilt wurde – dann begann die Jagd Foto: Interfoto/UIG/Pen and Sword Books

Die US-Atlantik-Flotte setzte „Hunter-Killer-Groups“ ein, um die USA–Gibraltar-Konvois mit Geleitflugzeugträgern zu sichern. Als der deutsche B-Dienst im Frühjahr 1943 erkannte, wie genau die Alliierten über die U-Boot-Aufstellungen orientiert waren, und Dönitz erneut seine Sorge um die Sicherheit der Schlüsselmittel bekundete, führte man nun endlich die zweite Griechenwalze ein, was im Juli 1943 abermals zu einem neuen, kurzen „Black-out“ in Bletchley Park führte und immerhin bis September erhebliche Verzögerungen bei den Entzifferern mit sich brachte.

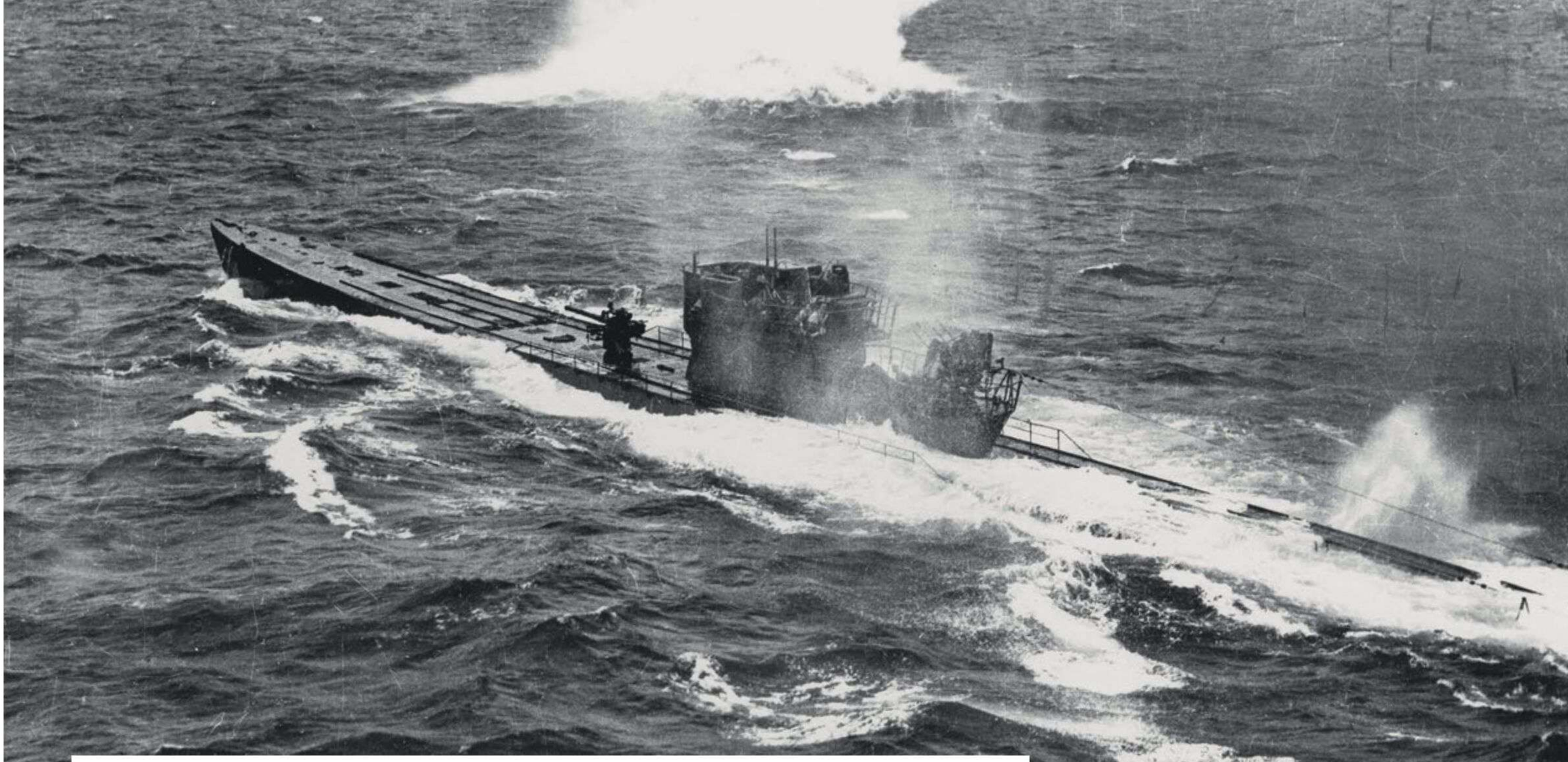
Aber für den B-Dienst gab es ebenfalls einen schweren Rückschlag, als die Alliierten am 10. Juni 1943 den neuen „Naval Cipher No. 5“ einführten, der nun die deutschen Entzifferer blind machte. Wenigstens konnte man noch die mit einem einfacheren Code gefunkten Routenanweisungen für die Nachzügler von Konvois entziffern.

Aktion und Reaktion

Inzwischen nährte Dönitz die Aussicht, mit neuen Sensoren und Waffen den Kampf gegen die Konvois im Nordatlantik wieder aufnehmen zu können. Die U-Boote hatten verbesserte Funk- und Radarmessgeräte und eine verstärkte Flakbewaffnung erhalten, um der Gefahr aus der Luft begegnen zu können – und sie bekamen den neuen Zielsuchtorpedo „Zaunkönig“, mit dem sie Geleitfahrzeuge bekämpfen konnten. Im September 1943 brachte die erste Operation der U-Boot-Gruppe „Leuthen“ einen überschätzten, da nie wieder erreichten Erfolg.

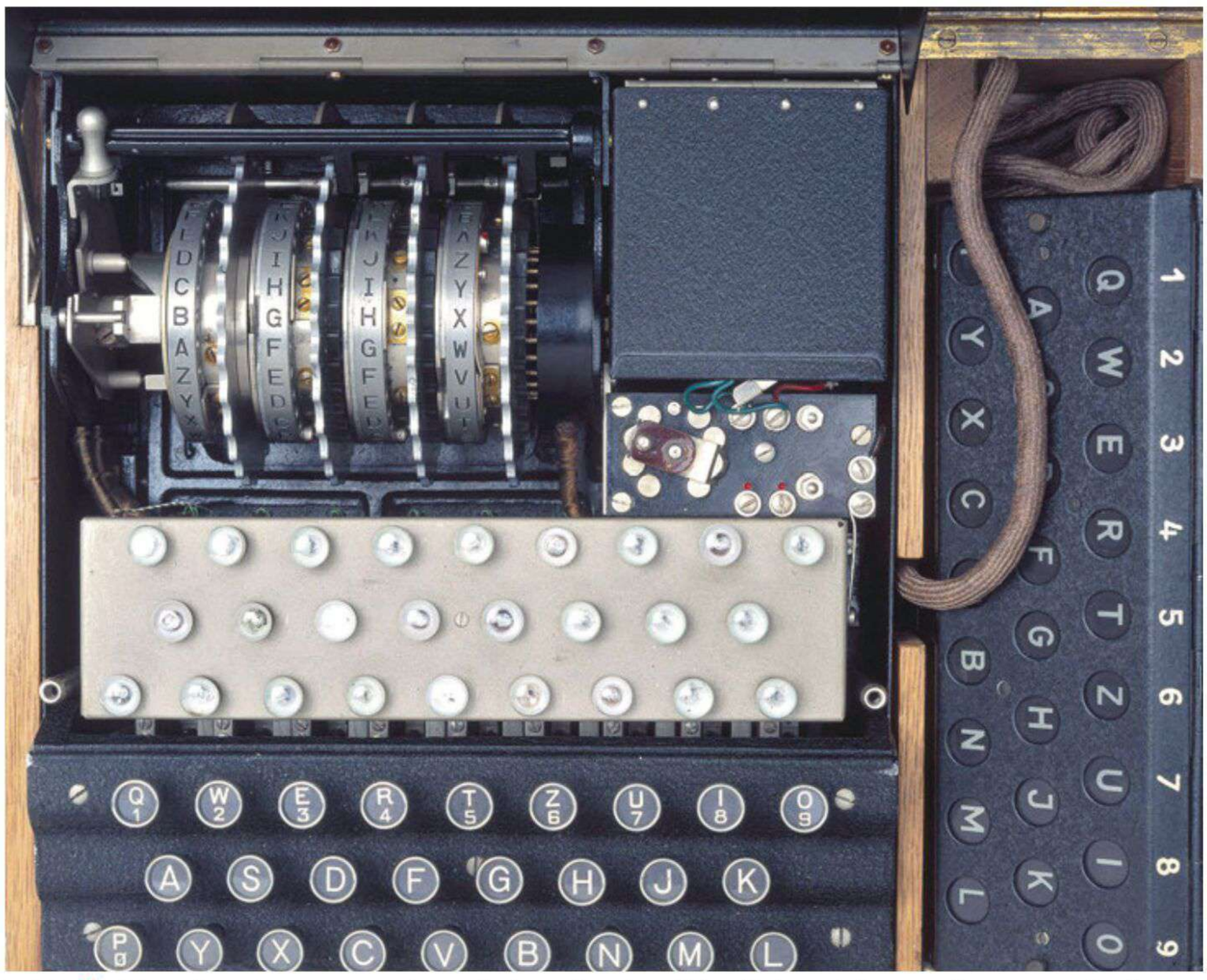
Aber in der siebten Phase bis zum Beginn der Invasion im Juni 1944 schlugen all diese Hoffnungen fehl, denn die Alliierten – durch Funkaufklärung und Gefangenenvernehmungen über die neuen Waffen informiert – ergriffen schnell Gegenmaßnahmen, die schon die nächsten Operationen ab Oktober 1943 bei steigenden Verlusten scheitern ließen. Dabei spielte eine große Rolle, dass die Alliierten den durch die Griechenwalzen erheblich vergrößerten Zeitaufwand bei der Entzifferung der Funksprüche durch den Bau von „High Speed Bombs“ kompensieren konnten.

Da die Amerikaner sogleich ein größeres Produktionsprogramm für diese „Bomben“



DAS „GROSSE STERBEN“ BEGINNT: Die Zahl der deutschen, italienischen und japanischen U-Boote, die verloren gingen, stieg 1943 sprunghaft an

Foto: picture-alliance/akg-images



„SCHLÜSSEL M“: Enigma M 4 mit Umkehrwalze C auf der linken Seite war kryptografisch stärker als Enigma I

Foto: SZ-Photo/Science Museum/SSPL

gestartet hatten, wurde die Entzifferung der U-Boot-Signale ab November 1943 an das amerikanische Zentrum OP.20G verlagert, was in Bletchley Park Kapazitäten für ihre eigentliche Aufgabe, den Angriff auf weitere Schlüsselkreise, freimachte.

Die Amerikaner konstruierten eine Hochgeschwindigkeitsbombe in großen Stückzahlen (120), die 15-mal schneller als die Turing-Bombe war. Sie entschlüsselten dann auch die Marinefunksprüche. Insgesamt wurden in Bletchley Park etwa 1.120.000 Marinefunksprüche entziffert, dazu kommen die von Amerikanern entschlüsselten Funksprüche, insgesamt etwa 2,5 Millionen!

Technische Meisterleistung

Als die Alliierten im Frühjahr 1944 auch die letzten U-Tanker versenkten und im Indischen Ozean die dort noch operierenden Versorgungstanker stellten, waren deutsche Operationen in den entfernten Gewässern kaum noch möglich. Die Verbündeten fingen sogar die großen Boote vom Typ IX-D2 auf ihrem Weg durch den Südatlantik oft ab. Durch den Übergang zum Bau schneller Elektro-U-Boote hoffte man in der U-Boot-Führung, ab Sommer 1944 nochmals offensiv werden zu können. Bis dahin glaubte Dönitz, die U-Boote an möglichst vielen Punkten einsetzen zu müssen, um die See- und Luftabwehrkräfte der Alliierten weiter zu streuen und um Erfahrungen mit den durch einen Schnorchel zu kontinuierlicher Unterwasserfahrt befähigten alten U-Booten zu sammeln.

Doch in der letzten Phase vom Juni 1944 bis Kriegsende stellte sich die Hoffnung auf die Elektro- und Walter-U-Boote als trügerisch heraus. Als die amerikanische Funkaufklärung in den japanischen Diplomatenschlüssel „Purple“ einbrach, konnte sie fortan die Sprüche abschöpfen, die die japanische Botschaft in Berlin nach Tokio sandte. Darunter befanden sich detaillierte Berichte über den technischen Stand in Deutschland,

CHANCENLOS: Am 12. Juni 1943 wurde U 118 durch vier „Avengers“ und vier „Wildcats“ mit 14 Wasserbomben vernichtet

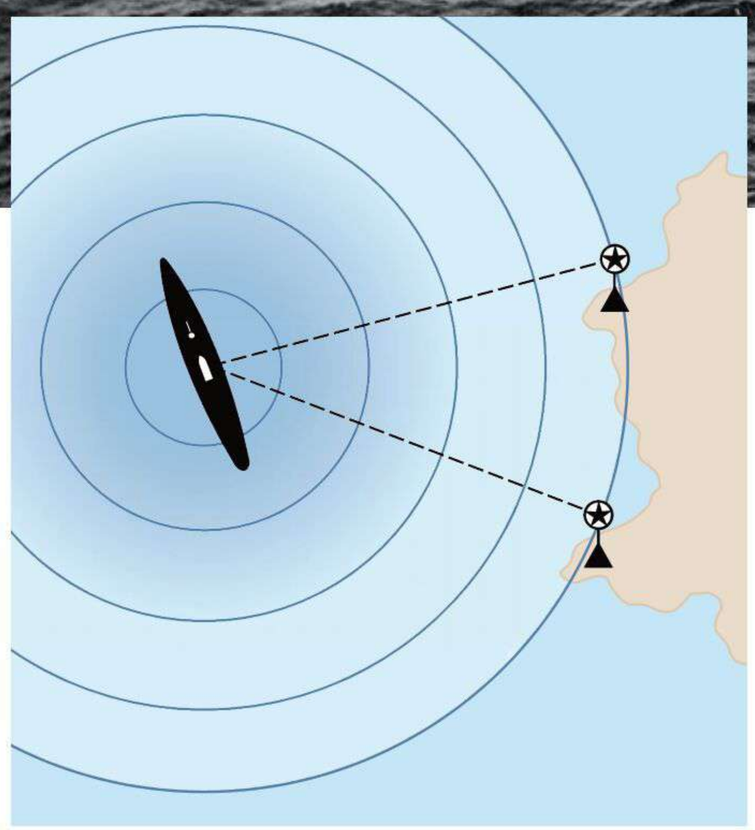
Foto: picture-alliance/akg-images

wozu beispielsweise die neuen U-Boot-Typen gehörten. Es gelang, durch Luftangriffe auf die Werften und Zulieferbetriebe deren Fertigstellung hinauszuzögern. So blieb man auf deutscher Seite bis zum Kriegsende auf den Einsatz der alten Schnorchel-U-Boote angewiesen.

Diese Boote wurden zum Teil sogar mit speziellen Sonderschlüsseleinstellungen befehligt und noch 1945 zum Teil auch mit dem Maschinensender „Kurier“ ausgestattet, der Funksignale so kurz werden ließ, dass man annahm, die Gegenseite könnte sie kaum auffangen. Aber die Alliierten waren mit ihren verbesserten Empfangsgeräten und den „High Speed Bombs“ dennoch in der Lage, viele Signale auszuwerten. Wenn es sich auch als schwierig erwies, Schnorchel-U-Boote zu orten und zu bekämpfen, so ermöglichte die Konzentration der stark vermehrten Escort und Support Groups das Aushungern der getauchten U-Boote, bis ihnen buchstäblich die Luft ausging. Die deutschen Verluste nahmen daher 1945 in den Gewässern um England wieder zu.

Deutsche Versäumnisse

Der Marinenachrichtendienst (MND) untersuchte, ob der Gegner in den Marineschlüssel M-4 „Triton“ eingebrochen sei. Dabei kam es zu einer völligen Fehleinschätzung: „Was wir nicht können, kann der Gegner auch nicht.“ Der Chef des MND, Vizeadmiral Maertens, hielt „ein laufendes Mitlesen unseres Funkverkehrs durch den Gegner für ausgeschlossen“. Den Unterschied machte auf der Gegenseite eben Turing, der die entscheidenden Impulse gab, um M-4 entziffern zu können. Sicherlich war es auch hilfreich, dass die Alliierten U 110 am 9. Mai 1941, U 559 am 30. Oktober 1942 und U 505 am 4. Juni 1944 kapern und die Schlüsselmaschinen und -unterlagen erbeuten konnten.



LANDGESTÜTZT: Ein sendendes U-Boot wird von zwei Funkpeilstationen eingepeilt, die den Standort an Luftstreitkräfte und U-Jäger weiterleiten

Grafik: Anneli Nau

Welche Rolle hatte die Funkaufklärung im U-Boot-Krieg? Die deutsche Seite gewann aktiv aus den drei Zweigen der Funkaufklärung bei der Verkehrsanalyse, Entschlüsselung und Peilung vor allem wichtige Hinweise auf Konvoirouten und deren Zyklen. Beim Entziffern des gegnerischen Funkverkehrs war der B-Dienst zu Beginn erfolgreicher, wenngleich die Ergebnisse durch die Verzögerungen, die sich aus den Verfahren mit Codebüchern und Überschlüsseln ergaben, operativ nur begrenzt genutzt werden konnten. Nach dem Höhepunkt im Frühjahr 1943 fiel diese Erkenntnisquelle jedoch mit dem Übergang zum Naval Cipher No. 5 ab Juni 1943 praktisch aus.

Funken im Hochfrequenzbereich

Passiv wirkte es sich verhängnisvoll aus, dass man aufgrund der Erfahrungen von 1939/40 die Gefahr der Funkpeilung von Land aus unterschätzte. Die Einführung von Hochfrequenz-Funkpeilern Huff/Duff auf den britischen Geleitfahrzeugen erkannte man nicht, alle Hinweise auf dieses Gerät verbanden die Deutschen mit dem Radar, dessen Wirksamkeit sie überschätzten. Technische Stellen wiegelten alle Befürchtungen vor einem gegnerischen Ein-

DAS ENDE: Als wesentliche Ursache für die Versenkung von U 118 galt die Entdeckung des Bootes nach Entziffern des Schlüsselnetzes „Triton“ durch die Amerikaner

Foto: picture-alliance/akg-images

bruch in die Schlüsselmittel ab, sodass die Marineführung den unzulänglichen Verbesserungen blind vertraute.

Die Alliierten dehnten die landgestützte Peilorganisation geografisch über den ganzen Globus aus, die ab 1940/41 gute Positionsbestimmungen ermöglichte. Das HF/DF an Bord der Geleitfahrzeuge erwies sich ab 1942 als wirksames Mittel, um die U-Boote von den Konvois abzudrängen. Die Verkehrsanalyse trug 1941 wesentlich dazu bei, dass man wichtige deutsche Schlüsselunterlagen erbeuten konnte. Die dann einsetzende Entzifferung des U-Boot-Funkverkehrs machte es in der zweiten Hälfte des Jahres 1941 möglich, die Konvois äußerst wirksam um die deutschen U-Boot-Aufstellungen herumzusteuern. Schiffsverluste sind dadurch in erheblichem Maß vermieden worden. Nach dem „Black-out“ von Februar bis Dezember 1942 war „Triton“ geknackt. Trotz gelegentlicher Unterbrechungen und Verzögerungen konnten sodann überlegene alliierte Luft- und Seestreitkräfte die Konvois sichern und U-Boote bekämpfen.

So hat die alliierte Funkaufklärung vor allem mit Entschlüsseln der „Enigma“ entscheidend zum Ausgang der Schlacht im Atlantik beigetragen und war im zweiten Halbjahr 1941 und ab 1943 sicher der wichtigste Faktor im Kampf gegen die U-Boote. Mit „Ultra“ kamen viele der anderen Faktoren sehr viel wirksamer zur Geltung, 1941 durch die Ausweichmanöver der Konvois oder 1943 bis 1945 durch zielsicheren Einsatz der See- und Luftstreitkräfte.

Buchtipp:

Rahn, Werner: *Der Einfluss der Funkaufklärung auf die deutsche Seekriegsführung im Ersten und Zweiten Weltkrieg*. In: Heinemann, Winfried (Hrsg.): *Führung und Führungsmittel*. Potsdamer Schriften zur Militärgeschichte, Bd. 14, Potsdam 2011

Als „Triton“ geknackt war, konnten die Alliierten ihre überlegenen Luft- und Seestreitkräfte einsetzen, um Konvois zu sichern und die deutschen U-Boote zu bekämpfen

Niederlage besiegelt

Ohne die Arbeit der Techniker und Kryptologen in Bletchley Park und später auch in den USA, der dort eingesetzten „Wrens“ sowie der Offiziere, die Intelligence in operative Entscheidungen umsetzten, wäre die Wende in der Schlacht im Atlantik sicher noch nicht im Mai 1943 eingetreten. Nach wesentlich höheren Schiffsverlusten bis zum Sommer 1943 wäre die alliierte Überlegenheit bestenfalls im Herbst 1943 so groß geworden, um den U-Boot-Krieg allmählich zu ersticken. Die militärischen Ereignisse hätten dann einen ganz anderen Verlauf nehmen müssen.

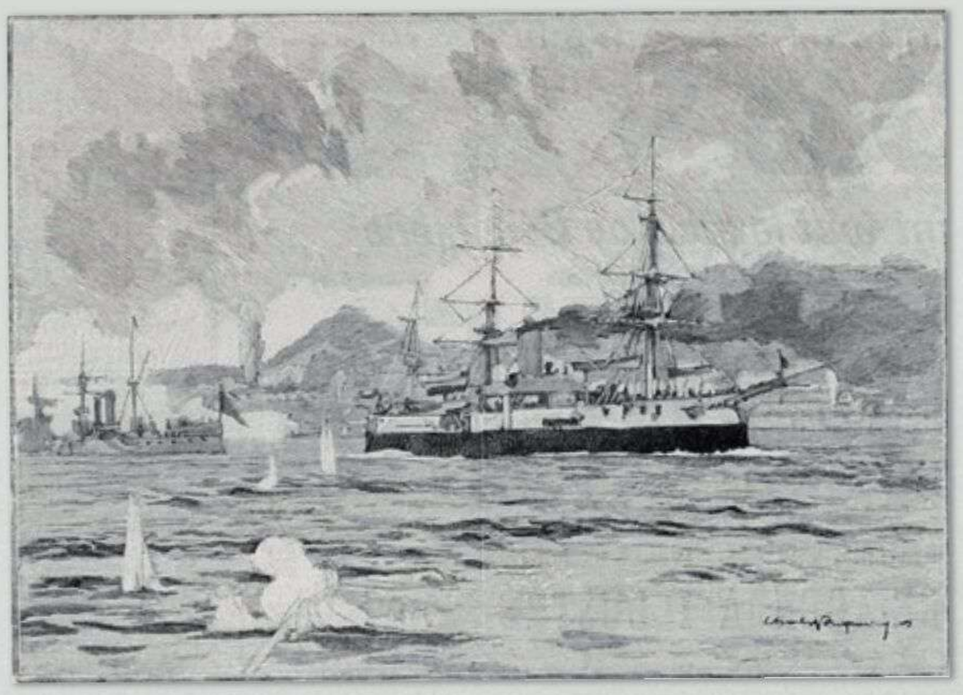
Ohne Frage hätte der Krieg bei der vorhandenen Überlegenheit der materiellen, technischen und personellen Ressourcen mit einem alliierten Sieg geendet. Doch wäre dieser Sieg möglicherweise erst durch den Abwurf der ersten Atombomben auf Berlin oder das Ruhrgebiet herbeigeführt worden. ⚓

BRASILIENS *AQUIDABÃ*

Im Artillerieduell

Die *Aquidabã* nahm in den 21 Jahren ihrer Existenz zwar an keinem Krieg gegen ein anderes Land teil, aber an zwei internen Konflikten, und fand ein Ende, wie es auch in einem Krieg nicht dramatischer hätte sein können

Von Hagen Seehase und Detlef Ollesch



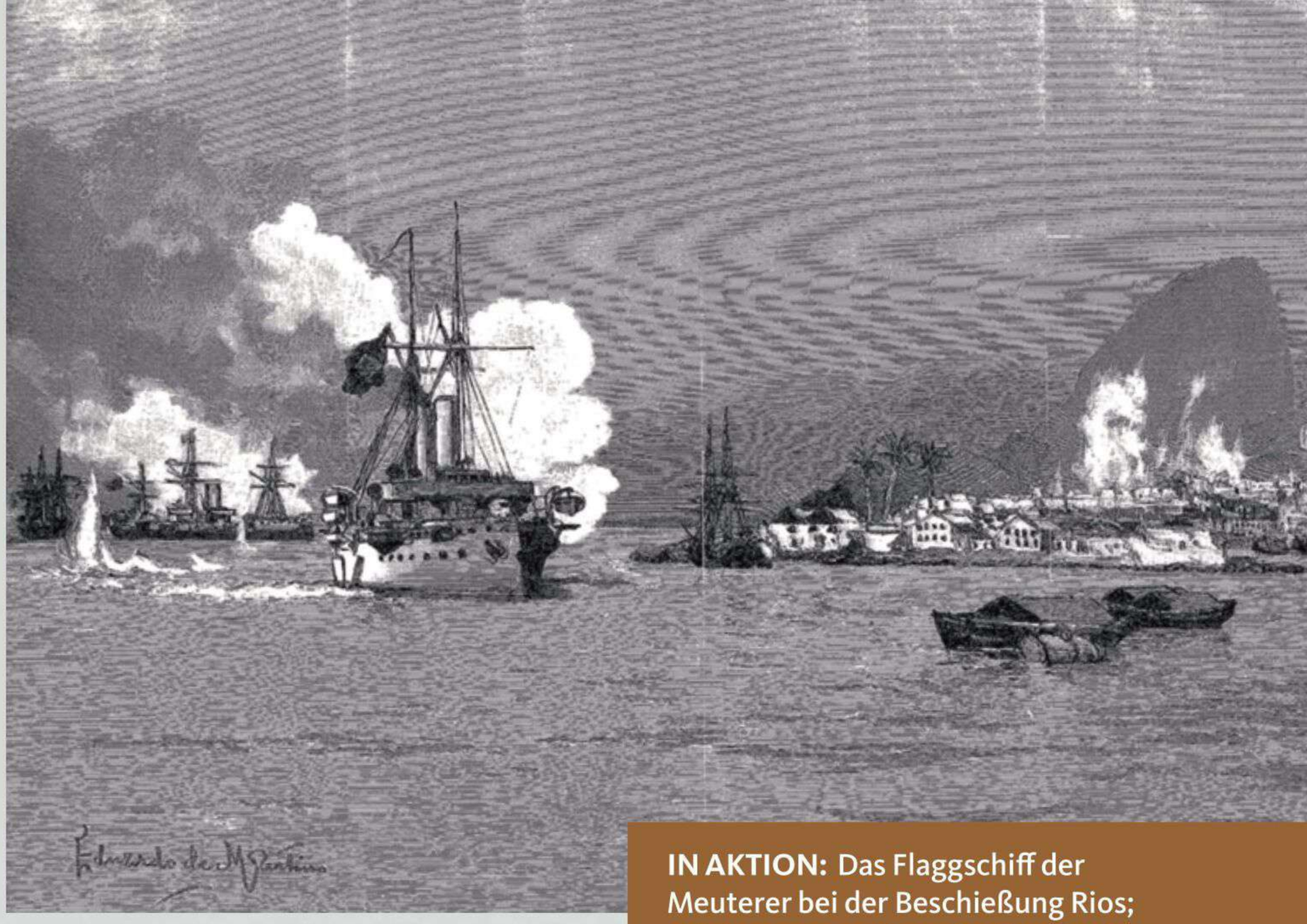
SALVE UM SALVE: Das Panzerschiff beschießt Forts bei Rio de Janeiro. Aufgrund der mangelhaften Schießausbildung blieben die Schäden gering

Foto: Dessin de M. Fouqueray

Das Linienschiff *Aquidabã* (oft angliziert zu *Aquidaban*) lief am 17. Januar 1885 bei Samuda Brothers in London für die brasilianische Marine vom Stapel. Kielgelegt wurde das 345.000 Pfund teure Turmschiff, bei dem die Hauptartillerie in Panzertürmen untergebracht war, am 18. Juni 1883. Es handelte sich nach der *Riachuelo* um den zweiten Neubau dieser Werft für die brasilianischen Seestreitkräfte.

Die 86,40 Meter lange *Aquidabã* hatte einen Tiefgang von rund 5,60 Metern. Sie verdrängte etwa 5.000 Tonnen. Acht Kessel mit insgesamt 6.500 PS brachten sie auf knapp 16 Knoten. Man konnte 300 Tonnen Kohle an Bord nehmen, und die Besatzung bestand aus 277 Mann. Der Gürtelpanzer war in der Mitte des Rumpfes 279 Millimeter dick und die beiden Türme besaßen eine 178 Millimeter dicke Panzerung. Die Hauptartillerie bestand aus vier 9.2-inch-Kanonen (234 mm) in Zwillingsaufstellung. Hinzu kamen vier 140-mm-Kanonen in Einzelaufstellung, 13 Einpfünderkanonen sowie fünf Torpedorohre.

Die *Aquidabã* war eine kleinere Version des früheren Linienschiffs *Riachuelo*, kürzer, mit geringerem Tiefgang und nur einem Schornstein. Interessant war die Anordnung der Panzertürme: Der vordere lag von der Schiffsmittellinie nach Backbord versetzt, der achterliche nach Steuerbord versetzt (ähnlich wie bei der 1892 vom Stapel gelaufenen *USS Texas*).



IN AKTION: Das Flaggschiff der Meuterer bei der Beschießung Rios; Zeichnung von Chevalier De Martino
Foto: Sammlung Seehase

Nach Versuchen mit der Schiffsartillerie am 14. August 1885 brach sie am 16. Dezember zur Atlantiküberfahrt auf. Über Lissabon und Bahia erreichte das Schiff seinen Bestimmungshafen Rio de Janeiro Ende Januar des Jahres 1886.

Am 23. November 1891 begann in den brasilianischen Streitkräften, angeführt von Konteradmiral Custódio José de Melo, ein Aufstandsversuch, an dem auch die *Aquidabã* teilnahm. Zwei Jahre später fuhr diese in die Vereinigten Staaten, um an der International Naval Review teilzunehmen. Danach wurde es ernst, denn der Aufstandsversuch von 1891 war gleichsam eine Ouvertüre gewesen.

Am 15. November 1889 war das Kaiserreich in Brasilien *(Império do Brasil)* gestürzt worden, der letzte Kaiser Dom Pedro II ging nach Frankreich ins Exil. Obwohl das Land ökonomisch und politisch weiterentwickelt war als manch anderes lateinamerikanische

STOLZ DER BRASILIANISCHEN MARINE: Das Linienschiff *Aquidabã* sollte Brasilien eigentlich vor äußeren Feinden schützen. Stattdessen spielte es eine tragende Rolle in einem landesweiten Aufstand. Hier ist das Schiff während der Columbian Naval Review 1893 zu sehen Foto: Library of Congress

AUF GOODWILL-TOUR: Die *Aquidabã* in amerikanischen Gewässern voll beflaggt

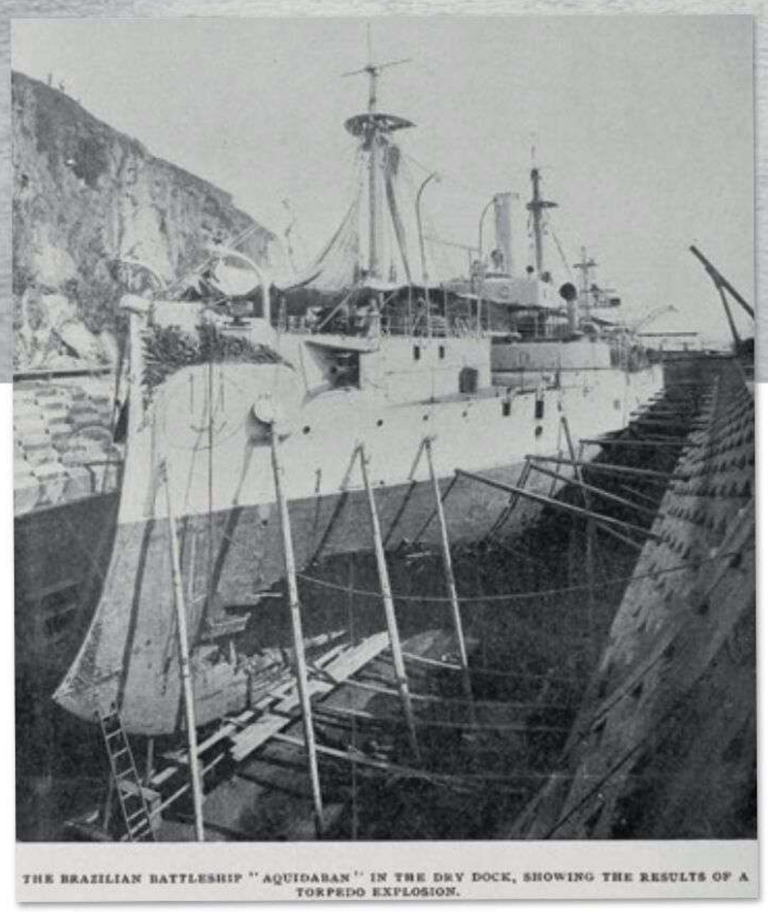
Foto: Library of Congress

Land, gab es großes internes Konfliktpotenzial. Den ersten Präsidenten der neu gegründeten Republik, Marschall Manuel Deodoro da Fonseca, hatte man schon am 23. November 1891 gezwungen, wieder abzudanken. An seine Stelle trat der Vizepräsident, Marschall Floriano Vieira Peixoto.

Doch auch er konnte die Lage nicht beruhigen. In der Provinz Rio Grande do Sul brach ein langwieriger Aufstand aus, und am 6. September 1893 ergriff die Revolution die Hauptstadt selbst. Konteradmiral Custódio de Melo, der sich an Bord der *Aquidabã* in der Bucht von Rio de Janeiro befand, erklärte seinen Abfall vom Präsidenten, und binnen 24 Stunden gingen sämtliche brasilianischen Schiffe, die im Hafen lagen, zum meuternden Admiral über.

Der Kampf begann. Die zweite der sogenannten „*Revoltas da Armada*“ war wesentlich ernster als die erste (von 1891). Der Regierung gegenüber loyal waren die Forts, welche den Ausgang aus der Bucht und den Standort der aufständischen Schiffe mit ihrer Artillerie beherrschten; nach einigen Wochen aber schloss sich die Besatzung des Forts Villegagnon, aus Marinepersonal bestehend, dem Aufstand an.

De Melo eroberte das der Hauptstadt gegenüberliegende Nictheroy (heute: Niterói), wo sich das Arsenal befand. Dort machten die Aufständischen reiche Beute an Kohlen und Kriegsbedarf aller Art. Trotzdem kam de Melo militärisch nicht voran, denn die Befehlshaber der ausländischen Kriegsschiffe, die in der Bucht von Rio de Janeiro lagen, erhoben Einspruch gegen eine Beschießung von Rio selbst, im Interesse ihrer dort wohnenden Staatsangehörigen.



THE BRAZILIAN BATTLESHIP "AQUIDABAN" IN THE DRY DOCK, SHOWING THE RESULTS OF A TORPEDO EXPLOSION.

NACH DEM ZUSAMMENBRUCH DER MEUTEREI: Das Panzerschiff im Trockendock; der Torpedotreffer im Vorschiff ist deutlich sichtbar

Foto: Marc Ferrez

Das Schiff sank nach zwei Torpedotreffern in seichtem Wasser, wurde 1894 gehoben, notdürftig repariert und in Stettin und Elswick neu ausgerüstet

Angriff von Torpedobooten

So beschränkte sich der Kampf auf ein Artillerieduell zwischen der Flotte und den Forts, das bei der beiderseitigen schlechten Ausbildung im Schießen ohne wesentliche Folgen blieb. Erst der Anschluss des Admirals Luís Filipe de Saldanha da Gama an die Revolution verbesserte die Aussichten de Melos und führte dazu, dass die Aufständischen die Hauptstadt selbst unter Feuer nahmen. Inzwischen hatte Präsident Peixoto in Nordamerika Schiffe ankaufen lassen, um sie kriegsmäßig auszurüsten und dann in Rio den Krieg auch zur See aufzunehmen.

De Melo verließ auf der *Aquidabã* unter dem Dauerfeuer der sperrenden Forts die Bucht von Rio. Er wollte den Aufstand in den südlichen Staaten organisieren, während Admiral da Gama den Befehl in der Bucht führte. Dass er einen Kampf mit der von Peixoto in Nordamerika und Großbritannien angekauften Streitmacht suchte, ist

denkbar. Als diese am 13. März 1894 in der Bucht von Rio eintrafen, kapitulierten die Aufständischen, da Gama flüchtete auf ein portugiesisches Kriegsschiff. De Melo blieb im Süden erfolglos, immerhin richtete man eine provisorische Gegenregierung in Desterro auf der Insel Santa Catarina ein.

Ein neues Schiff entsteht

Am 16. April 1894 ankerte die *Aquidabã* vor der Küste Santa Catarinas, in der Nähe der Festung von Anhatomirim. Am frühen Morgen attackierte das bei Armstrong in Newcastle-upon-Tyne gebaute Torpedoboot *Gustavo Sampaio*, begleitet von drei weiteren Torpedobooten der Regierungsmarine, die *Aquidabã*. Das Linienschiff war abgedunkelt, man hatte aber keine Schutznetze ausgebracht. Gustavo Sampaio feuerte Torpedos aus 120 Meter Entfernung. Zwei Torpedos trafen, das Linienschiff sank in seichtem Wasser.

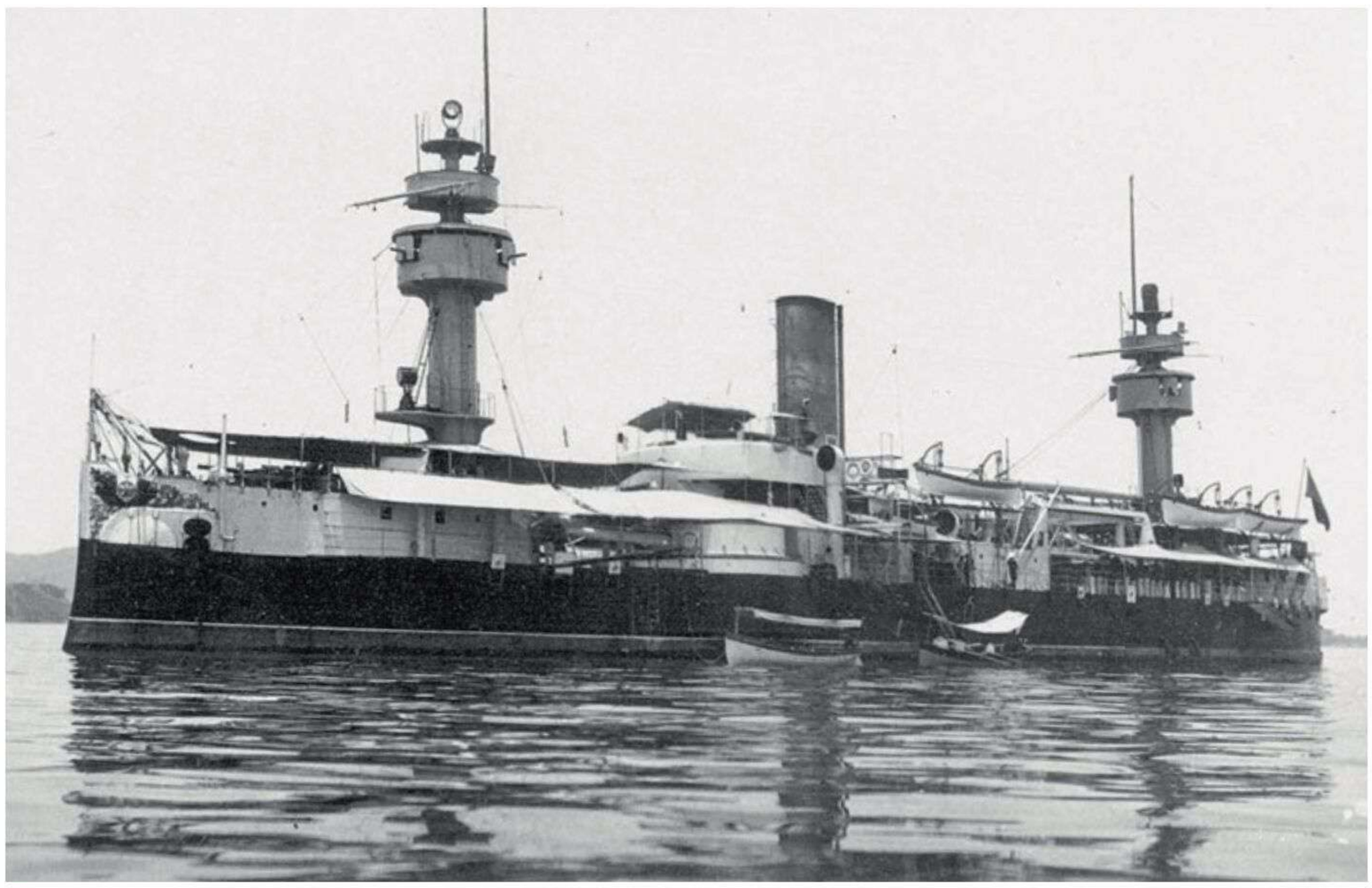
De Melos Rebellion war damit das Rückgrat gebrochen, er ergab sich mit dem Rest seiner Leute am 16. April in Buenos Aires den argentinischen Behörden. Da Gama versuchte, sich nach Uruguay durchzuschlagen, doch Regierungstruppen stellten und töteten ihn.

Die *Aquidabã* wurde im Juni 1894 gehoben und sodann erst in *Dezesseis de Abril* (16. April), dann in *Vinte e Quatro de Maio* (24. Mai) umbenannt. Notdürftig repariert, fuhr sie nach Stettin und dann nach Elswick, um voll instand gesetzt und neu ausgerüstet zu werden. Die Arbeiten dauerten von 1897 bis 1898. Die alte Takelage wurde entfernt und zwei neue Masten installiert, das Aussehen des Schiffes änderte sich beträchtlich. 1900 erhielt die *Vinte e Quatro de Maio* wieder ihren alten Namen *Aquidabã*. Eine Werft bei Rio de Janeiro überholte sie 1904 gründlich. Die beiden schweren, erst 1898 installierten Masten sowie zwei Torpedorohre fielen der Modernisierung zum Opfer.

Aquidabã unternahm in der Folgezeit viele Fahrten, teilweise, um Offiziersnachwuchs auszubilden, teilweise, um die neu installierte Funkanlage zu testen. Am 21. Januar 1906 fuhr sie nach Jacarepaguá, als Eskorte für den Marineminister und seinen Stab, die sich auf dem Kreuzer *Barroso* eingeschifft hatten. Zweck der Reise war, mögliche Standorte für ein neues Marinearsenal zu inspizieren. Um 22:45 Uhr, als die *Aquidabã* bei der Ilha Grande lag, ereignete sich eine gewaltige Explosion.

Eines der Munitionsmagazine war hochgegangen, das Schiff sank innerhalb von drei Minuten. 212 Mann wurden getötet, darunter drei Admirale und die meisten Schiffsoffiziere. 36 Mann wurden verletzt.

Zwei deutsche Fotografen und ein Reporter zählten ebenfalls zu den Toten. Die Explosion war mit großer Wahrscheinlichkeit auf die chemische Instabilität des verwendeten rauchlosen Pulvers zurückzuführen, das sich bei zu hoher Temperatur zersetzen und selbst entzünden konnte, wie dies auch am 4. März 1907 bei dem französische Linienschiff *Iéna* in Toulon der Fall gewesen war. ⚓



ÜBERARBEITET: Das Panzerschiff nach dem in England und Deutschland vollzogenen Umbau, augenfällig besonders an den Masten

Foto: Navy of Brazil

Wahre Geschichten
Persönliche Schicksale

DIE LETZTEN EINSÄTZE DES MOTORSCHIFFES *ERMLAND*

Japanfahrten

Das Waghalsigste und Abenteuerlichste, was Handelsschiffe überhaupt erleben konnten, war der Versuch, die alliierte Blockade des Zweiten Weltkriegs zu durchbrechen. So wie es das Motorschiff *Ermland* getan hat

Von Peter H. Block

STARKE FLUGABWEHR: Blockadebrecher konnten nicht immer fliehen oder sich verstecken, manchmal mussten sie auch kämpfen. Auch die *Ermland* musste sich bei ihren Japanfahrten gegen Luftangriffe verteidigen

Artists Impression: Peter H. Block

Der historische Hintergrund

Mitten in einem weltumspannenden Krieg wagten sich die Männer der deutschen Blockadebrecher mit ihren Handelsschiffen von den französischen Atlantikhäfen um den halben Erdball herum nach Fernost, um kriegswichtige Rohstoffe von Japan nach Deutschland zu transportieren. Oder sie waren im Ausland vom Kriegsausbruch überrascht worden, und damit sie der Gegner nicht internierte oder aufbrachte, versuchten sie, auf Schleichwegen in die Heimat durchzubrechen. Wenn sie das geschafft hatten, rüstete man sie umgehend für eine erneute Fahrt nach Fernost aus, wo sie erneut Rohstoffen beschaffen sollten. Wie das Motorschiff *Ermland* der Hamburg-Amerika-Linie (Hapag), das noch Ende August 1939 in Manila lag und hier, im ostasiatischen Raum, Zubringerdienste für die Linienschiffe der Reederei versah.

Funkspruch vom OKM, Herr Kapitän."

Kapitän Krage zeichnete die Kladde ab. Der Spruch des Oberkommandos der Kriegsmarine selbst bestand aus einem nichtssagenden Text, aber er begann mit dem Rufzeichen „QWA 7". Da klingelten bei Krage alle Alarmglocken, denn mit diesem Rufzeichen begann ein Funkspruch, der von der aufnehmenden Station sofort weitergegeben werden musste, damit auch Schiffe mit schwächeren Funkanlagen unterrichtet wurden. Die „7" besagte, dass die Geheimorder 7 zu öffnen sei. Also entnahm er seinem Safe die versiegelte Order, die ihn anwies, sofort die üblichen Schifffahrtslinien zu verlassen und den nächsten neutralen Hafen aufzusuchen.

Das bedeutete nichts anderes als akute Kriegsgefahr; das Schiff sollte nicht in des Gegners Hände fallen, wobei es sich bei dem Gegner nur um England handeln konnte. Frankreich würde einen Alleingang gegen Deutschland nicht wagen, und mit den Sowjets hatte man einen jüngst geschlossenen Nichtangriffspakt. Wohin also mit dem Schiff?

„Nach Formosa", schlug sein Navigationsoffizier vor. „Hier, im Einflussbereich der Amerikaner, können wir keinesfalls bleiben. Nächster neutraler Hafen wäre Takao auf Formosa, und Takao ist auch japanisches Festungsgebiet. Da wären wir vorerst sicher, in zwei Tagen wären wir da."

Kapitän Krage nickte zustimmend. Das waren auch seine Vorstellungen, und er rechnete damit, dass ihn die Seekriegsleitung (SKL) über kurz oder lang zum deutschen Marineattaché nach Tokio rufen würde. „Gut, NO, legen Sie Kurs nach Takao fest! Schiff beschleunigt seeklar machen!"

Das Motorschiff warf unverzüglich die Leinen los und ging am 4. September 1939 in Takao an der Südspitze Formosas zu Anker. Dort blieb es liegen; zehn lange Monate, in denen die Besatzung mit mehr oder weniger sinnvollen Arbeiten beschäftigt wurde. Mit Landgang war nichts, denn Takao war ja Festungsgebiet. Nur unbedingt dienstlich notwendige Landgänge waren erlaubt, die stets von japanischen Polizisten eskortiert wurden. So war nicht nur Kapitän Krage heilfroh, als er Mitte Juli 1940 per Funk die Order bekam, sein Schiff nach Kobe zu verlegen. Ein kollektives Aufatmen ging durch den Frachter. Endlich Schluss mit diesem entsagungsvollen Mönchsdasein auf einsamer Reede, raus aus diesem öden Nest und rein in einen richtigen Hafen mit allen Annehmlichkeiten, die ein Seemannsherz erfreuten.

„Gut, NO, legen Sie Kurs nach Takao fest. Schiff beschleunigt seeklar machen." Dann warf das Motorschiff die Leinen los

Anweisung an den Navigationsoffizier

Aber das dauerte. Die japanischen Behörden waren auch nicht die Schnellsten, und bis alle Ausklarierungspapiere mit den nötigen Stempeln versehen waren, gingen weitere zwölf Tage ins Land. Dann endlich, in der Frühe des 28. Juli, ging die *Ermland* ankerauf, steuerte zunächst südwärts durch die Baschi-Straße in den Stillen Ozean und ging dann auf Generalkurs Nord. Kapitän Krage ließ das Schiff umtarnen als Russe. Der gelb-orange Schornstein wurde schwarz gepönt, die weißen Aufbauten erhielten ein graues Kleid. Eine schweißtreibende Arbeit bei schwülheißem Wetter, kein Lüftchen regte sich, und die altgedienten Fahrensleute hatten so eine Ahnung, was auf sie zukam. „Da kriegen wir noch mächtig was auf die Mütze!"

Sie behielten recht. Der Taifun, der am nächsten Morgen über sie herfiel, hatte es in sich. Er wühlte das Meer auf zu einem wahren Hexenkessel, in dem kaum noch einer wusste, wo oben und unten war. Unaufhörlich donnerten die Brecher gegen Rumpf und Aufbauten, wuschen schäumend über die Decks und nahmen alles mit, was nicht seefest gezurrt war. Auch von oben kamen die Fluten; es regnete nicht, es goss. Ein Platzregen war nichts dagegen, und es hatte den Anschein, als fielen die regenschweren Wolken direkt vom Himmel aufs Wasser. Völlig orientierungslos stampfte, rollte und gierte das Schiff durch ein tobendes Meer, eingeschlossen von einem undurchsichtigen Regenvorhang, der keine Standortbestimmung zuließ. Auch der NO war mit seinem Latein am Ende.

„Meiner Rechnung nach stehen wir auf Höhe der Sakishima Inseln, Herr Kapitän."

„Also auf 85 Meilen genau", knurrte der Kapitän. Das war in etwa die Ausdehnung der felsigen Inselgruppe. „Dann hoffen wir mal, dass wir nicht auf die Felsen brummen. Also Augen zu und durch, weiter 40 Grad steuern!"

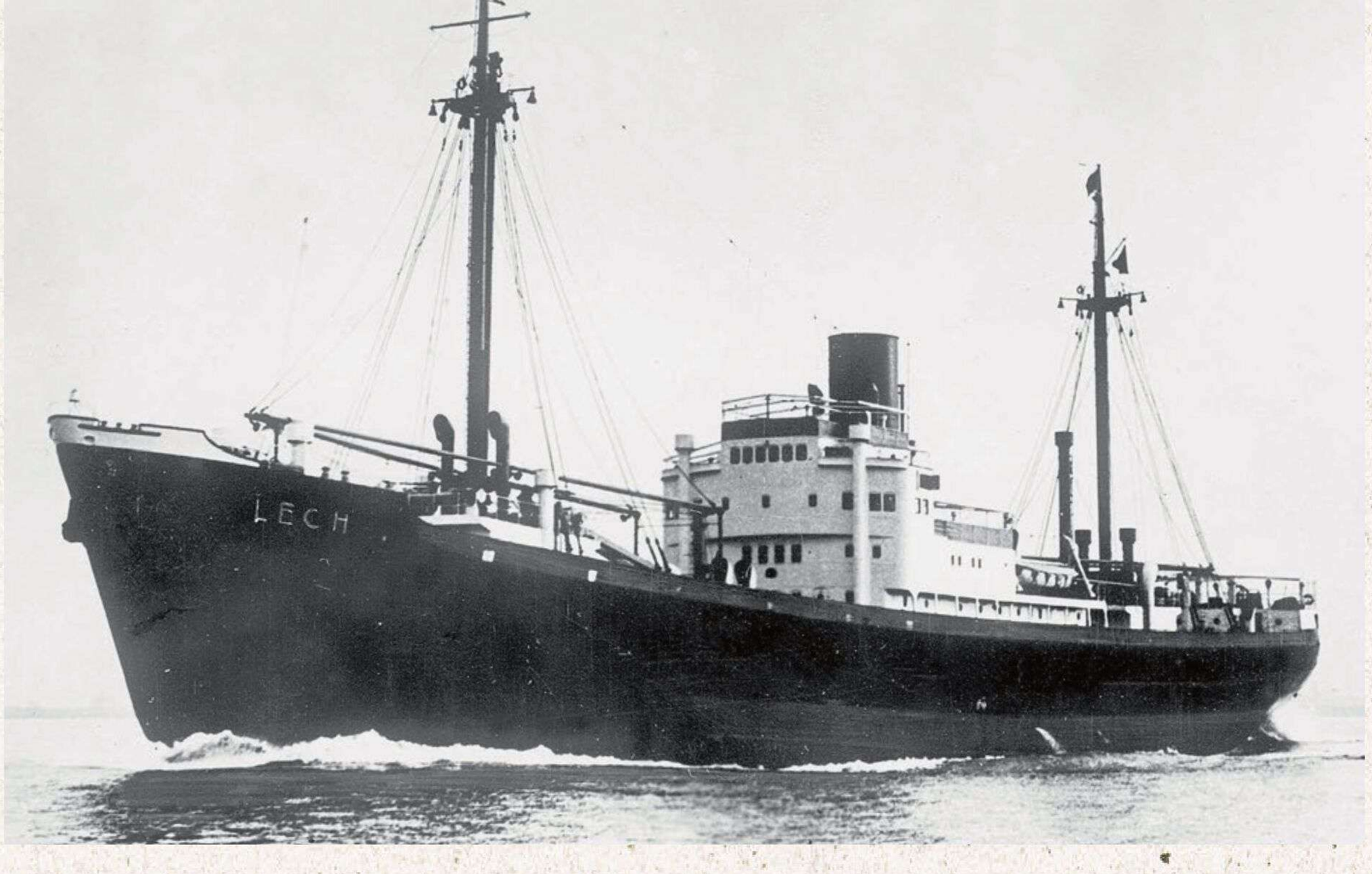
Ein bei Blohm & Voss gebautes Schiff wie die *Ermland* überstand auch einen Taifun, und am 4. August lief Krage in Kobe ein. Dort rief ihn ein Telegramm zum deutschen Marineattaché nach Tokio. Konteradmiral Wenneker, selbst erfahrener Seeoffizier und ehemaliger Kommandant des Panzerschiffes *Deutschland*, erklärte Krage die Absicht der SKL, neben den in den Atlantikhäfen liegenden deutschen Handelsschiffe auch die in Ostasien liegenden nach Deutschland zurückzuholen, „die wir natürlich bei der zunehmenden Rohstoffverknappung vorher mit diesen beladen werden. Dafür kommen primär die schnellsten und von der Bauart her unauffälligsten Schiffe infrage, so wie das Ihre."

„Also Blockadebrecher, Herr Admiral!"

„Richtig, Krage. Sie kriegen eine exakte Segelanweisung, die von der SKL überwacht wird; auch dahingehend, dass Sie bei Annäherung feindlicher Kriegsschiffe rechtzeitig Ausweichkurse über Funk bekommen. Außerdem werden Sie mit Brennstoff und Proviant für mehrere Monate versorgt, über weitere Details reden wir noch. Und noch eins: Diese Informationen dürfen diesen Raum nicht verlassen!"

Aber dann kam alles ganz anders. Während sich Admiral Wenneker noch bemühte, die Ladung für die *Ermland* aufzutreiben, entschied die SKL, das Schiff leer in die Heimat zurückzuholen; quasi als Versuchsballon für die Erfolgschancen eines Blockadebrechers und sehr zum Ärger des Admirals.

„Fragen Sie mich nicht, was ich davon halte, Krage! Die Heimat wartet händeringend auf Rohstoffe, und Sie schickt man in Ballast nach Hause – idiotisch bei Ihrer Ladekapazität von 4.000 Tonnen. Aber ganz so leer bleiben Sie ja nicht. Sie werden unterwegs im Indischen Ozean von einem



VERWANDT:
Wie die *Ermland* diente auch die *Lech*, Frachtschiff des Norddeutschen Lloyd, als Blockadebrecher
Foto: SZ-Photo/Scherl

unserer Hilfskreuzer Gefangene übernehmen und mit nach Frankreich nehmen. Dabei werden Sie den Hilfskreuzer gleich mit Treibstoff versorgen. Die Positionen werden Ihnen noch per Funk mitgeteilt."

Das Schiff verholte an die Ölpier und übernahm Treibstoff. Jeder Tank und jede verfügbare Ölkanne wurden genutzt, um den kostbaren Brennstoff zu bunkern, der über verschlungene Transaktionen auch aus dem Ausland herbeigeschafft werden musste; denn die modernen, komplizierten deutschen Schiffsmotoren verlangten Spezialöle, die auch in Japan kaum erhältlich waren – was beim Schiffsvolk zu wilden Spekulationen über den nächsten Einsatz führte, denn die Lords wussten ja von nichts; was andererseits ihren Wissensdurst erheblich anstachelte.

„Dann frag doch mal den Läufer Brücke! Der müsste doch was aufgeschnappt haben."

„Hab ich schon. Aber Fehlanzeige, der Alte hält dicht." Und so blieb es bis zum 28. Dezember. Da erhielt Kapitän Krage den Auslaufbefehl, und als am späten Abend der Lotse an Bord kam, liefen die beiden MAN-Viertaktdiesel schon rund. In stockdunkler Nacht verließ die *Ermland* die Industrie- und Hafenstadt in der Osakabucht; abgeblendet und ohne Positionslichter schlich sich das Schiff hinaus auf die See, dem Krieg und damit einer ungewissen Zukunft entgegen.

Hatte so mancher an Bord noch gehofft, jetzt schnurstracks in die Heimat befördert zu werden, so wurde er bitter enttäuscht. Auf wechselnden Kursen steuerte das Schiff tief in den Pazifik hinein, Generalkurs 170 Grad. Unablässig suchten die Ausgucks die Kimm ab; jeder Rauchfahne, jeder Mastspitze wurde ausgewichen, um dann wieder auf den Generalkurs zu gehen. Und der führte zu den West-Karolinen, einer Inselgruppe nördlich West-Guineas.

„Dort liegt das Lamutrek-Atoll, meine Herren", hatte Kapitän Krage nach der Ausfahrt seine Offiziere informiert. „Dort haben wir eine Verabredung mit dem Hilfskreuzer *Orion*. Von dem übernehmen wir Gefangene von den versenkten Schiffen, und der kriegt von uns Brennstoff und diverse Versorgungsgüter. Und dann geht's wirklich ab nach Hause."

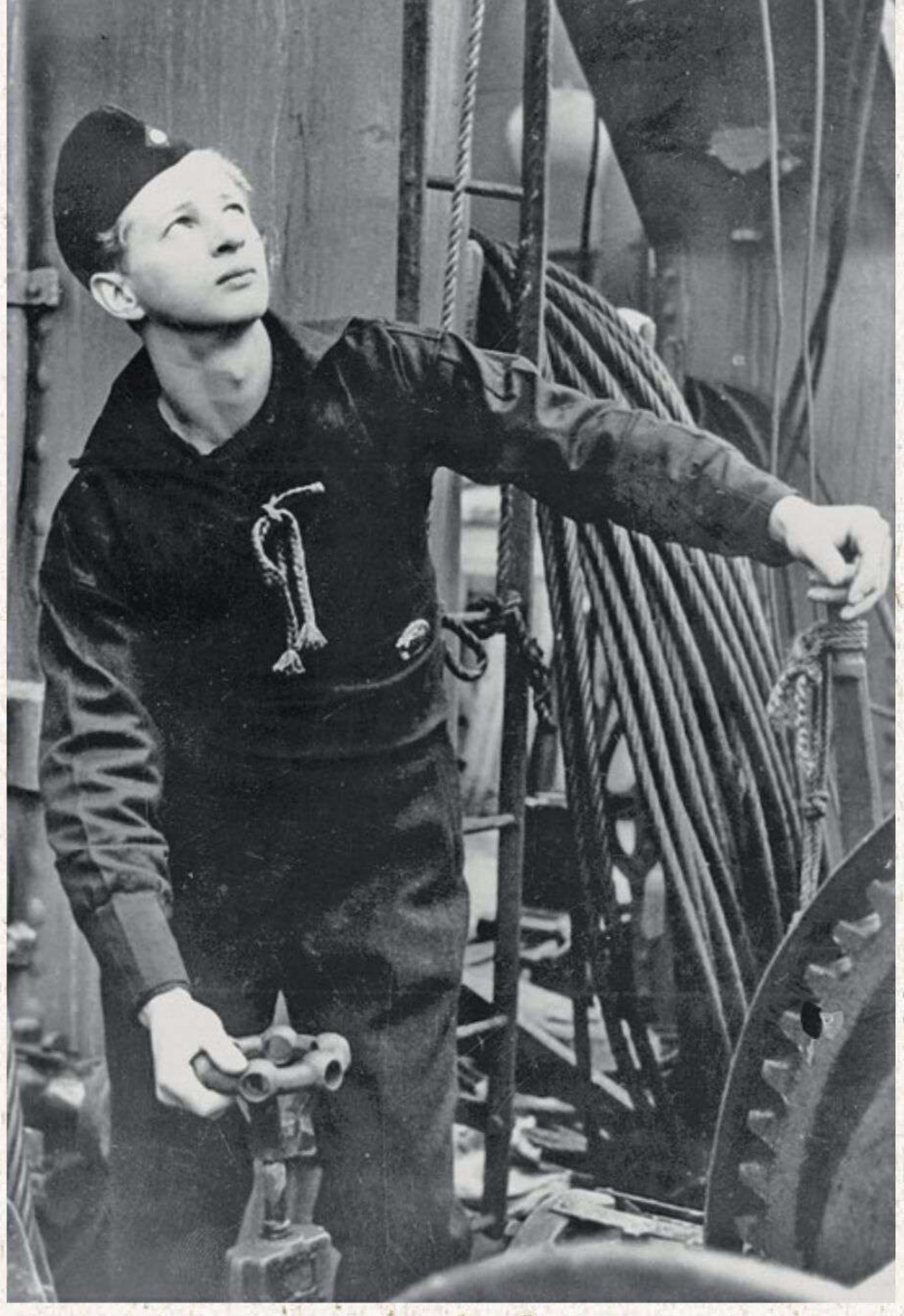
Endlich eine frohe Botschaft. Die Lords freute es, denn im Frühjahr 1938 waren sie zuletzt aus Hamburg ausgelaufen; 34 Monate fern der Heimat, das sollte reichen. So erwarteten sie gespannt das erste Etappenziel. Irgendeine Insel sollte es sein, so viel war schon durchgesickert. Nicht nur die Ausgucks auf dem Peildeck und auf der Saling, auch am Schanzkleid und an der Reling hingen die wachfreien Männer und ließen ihre Augen die dunstige Kimm entlangwandern. Dann endlich, am 5. Januar 1941, nachdem sie sieben Tage lang nichts als blauen Himmel und blaues Wasser gesehen hatten: „Land vorauuus!"

Es war nicht viel Land, was da über die Kimm gekrochen kam. Es war eigentlich überhaupt kein Land, sondern eine ringförmige Koralleninsel, die eine Lagune umschloss, mit Palmen als Garnitur – eben ein Atoll. Viel Abwechslung würde es hier nicht geben, das war dem Schiffsvolk klar. Aber dann staunten sie doch, als ihr Schiff in die Lagune eindrehte und dort schon zwei Schiffe vor Anker lagen. Und eines davon kannten die älteren unter ihnen.

„Typischer HAPAG-Dampfer. *Neumark*-Klasse, so um die 7.000 BRT. Läuft mit den Turbinen der alten Ballin-Schiffe."

Die alten Fahrensleute konnte man nicht täuschen, trotz aller getroffenen Tarnmaßnahmen. Und dann kam von der Brücke auch die Bestätigung: „Der Dampfer voraus ist der Hilfskreuzer *Orion*, unsere ehemalige *Kurmark*. Und der Tanker daneben ist der vom Hilfskreuzer *Atlantis* aufgebrachte Norweger *Ole Jacob*, jetzt in deutschen Diensten."

Irgendwie auch ein Gruß aus der Heimat. Die 42-köpfige *Ermland*-Besatzung freute es, hier, in der abgelegenen Inselwelt des Pazifiks, auf Landsleute zu einem zünftigen „Rees an Backbord" zu treffen. Aber daraus wurde nichts, die Zeit drängte. Kaum hatte der Anker gefasst, kam vom Hilfskreuzer ein mit viel Werkzeug bewaffnetes Arbeitskommando in einem Kutter herübergepullt und kletterte an Bord.



1941 GESTIFTET: Mit dem „Blockadebrecher-Abzeichen“ ausgezeichnet (oberhalb des Gürtels), fuhr dieser erst 17-Jährige auf einem Handelsschiff

Foto: SZ-Photo/ Sammlung Berliner Verlag

„Was wollt ihr denn hier?“

„Aus eurem Eimer einen First-class-passenger-steamer machen.“

„Sind wir schon. Wir haben Betten für 69 Passagiere.“

„Dann wartet mal ab, was wir euch gleich bringen werden!“

Ohne Verzug gingen die *Orion*-Leute ans Werk und zimmerten in wenigen Stunden aus den Laderäumen I und II saubere Aufenthaltsräume für die Gefangenen. Das waren bis auf wenige Ausnahmen zivile Handelsschiffer, die wollte der *Orion*-Kommandant, Fregattenkapitän Weyher, von Bord haben. Auf seinem Schiff waren sie immer der Gefahr eines Gefechtes ausgesetzt, und das wollte und konnte Weyher nicht verantworten. Also gab er die Leute an die *Ermland* ab, um sie in die Internierung nach Deutschland zu schicken. Sie einfach irgendwo abzusetzen, das hieße, dem Gegner berufserfahrene Seeleute zurückzugeben. Die würden dann erneut auf seinen Schiffen fahren und Kriegsmaterial nach England bringen. Es waren 320 Männer, die von dem Hilfskreuzer herüberkamen, und Weyher schickte auch gleich ein Wachkommando mit, das für die nötige Ruhe und Ordnung unter den Gefangenen sorgte.

Schon um 17 Uhr des gleichen Tages brach die *Ermland* den Anker aus dem Grund und dampfte aus der Lagune heraus, blieb aber draußen auf Wartestellung liegen. Kapitän Krage musste noch die letzten Anweisungen der SKL abwarten, die über die Funkanlage des Hilfskreuzers kommen würden. Nach Erhalt der SKL-Unterlagen über die Wartegebiete im Süd- und Nordatlantik wurde die *Ermland* am frühen Morgen des 9. Januar vom Hilfskreuzer zur Fahrt in die Heimat entlassen – Kurs Kap Hoorn.

„Verdammt windige Ecke, Herr Kapitän.“

„Haben wir auf der Fahrt nach Kobe doch schon geübt, oder?“

Der Rudergänger spitzte die Ohren, damit er nachher an der Back die aufgeschnappten Neuigkeiten auch richtig wiedergeben konnte. Rund Kap Hoorn, das war nicht jedermanns Sache, und darüber wusste so mancher Sailor haarsträubende Schauergeschichten zu erzählen. Aber schließlich hatten sie den Taifun auf dem Törn nach Kobe auch sauber abgeritten, und viel schlimmer konnten die vielzitierten Kap-Hoorn-Stürme auch nicht sein.

Dachten sie.

So schipperte die *Ermland* mit zehn Knoten quer durch die Inselwelt der Südsee und tarnte dabei ihr Äußeres um. Hammer und Sichel wurden überpinselt, stattdessen erstrahlte an den Bordwänden eine rot aufgehende Sonne auf weißem Grund. Als Japaner würde das Schiff im Pazifik wohl kaum Aufmerksamkeit erregen.

„Aber aus dem Pazifik werden wir in gut drei Tagen heraus sein“, brummte Kapitän Krage. „Wenn wir das Kap gerundet haben, fangen die Schwierigkeiten erst an.“

„Wenn wir’s bloß schon achteraus hätten.“ Der Zweite Offizier zog fröstelnd die Schultern hoch. Mit Überschreiten des 50. Breitengrades war es merklich kälter geworden. Die Windstärken nahmen zu, und Krage trug sie als „steif bis stürmisch“ ins Journal ein. Noch 570 Meilen bis zum Kap bei stündlich schlechter werdendem Wetter. Luftdruck und Temperatur fielen drastisch in den Keller; in dieser Region eine Warnung, die man gar nicht ernst genug nehmen konnte. Das Kap selbst lag auf 55° 59’ Süd und 67° 16’ West und war nichts weiter als eine kleine Insel, der verwitterte Ausläufer der großen Gebirgskette der Anden – ein steilflankiges vulkanisches Hindernis zwischen dem Atlantik und dem Pazifik.

Aber dieses Gebiet an der Südspitze des amerikanischen Kontinents hatte es in sich. Hier herrschte fast immer schlechtes Wetter, der Wind heulte überwiegend aus West oder Nordwest, brachte auch Schnee und Hagel mit und ließ die Wellenhöhe schon mal bis auf 18 Meter ansteigen. Der legendäre Laeisz-Kapitän Robert Miethe, der noch mit Rahseglern ums Kap gesegelt war, meinte einmal: „Kap Hoorn ist der Ort, wo der Teufel so viel Unheil angerichtet hat, wie er nur konnte.“

Die Männer auf der *Ermland* bekamen es zu spüren; die gefürchtete „Hölle der Seefahrt“ sparte nicht mit turbulenten Szenen – mit himmelhohem Seegang, Eiseskälte und orkanartigen Stürmen. Und dann wieder pottendicker Nebel, in dem das Schiff jeden Augenblick mit einem Eisberg kollidieren konnte, denn diese weißen Vagabunden aus der Antarktis waren hier auch keine Seltenheit. In diesen Tagen kam das Brückenpersonal kaum noch aus den nassen Kleidern heraus, bis endlich am 18. Februar das gefürchtete Kap achteraus in einer Regenbö außer Sicht kam und die *Ermland* ihren Bug nordwärts richten konnte. Der Seegang ebbte ab, die Sturmschäden wurden beseitigt, und mit den steigenden Temperaturen verschwanden auch die Rollkragenpullover wieder in den Spinden.

„Schiff umtarnen, meine Herren!“ Kapitän Krage fand, dass sein Schiff sich verändern müsse. „Wir sind im Südatlantik, und als Japs fallen wir hier auf. Vorschlag?!“

„Als Russe, Herr Kapitän. Hatten wir doch schon mal.“ Gesagt, getan. Der Russe, den sie auf der Fahrt nach Formosa imitiert hatten, kam wieder zu Ehren: schwarzer

Rumpf, graue Aufbauten und ein schwarzer Schornstein mit dem für russische Schiffe typischen breiten roten Ring. In den frühen Morgenstunden des 23. Februar begannen die Lords mit der Verwandlung, bis der Ruf des Ausgucks die schwungvoll geführten Quaste stocken ließ: „Schiff Backbord querab!“

„Alaaaarm!“

Auf der Brücke flogen die Gläser herum, richteten sich auf die dünne Rauchwolke, die sich da über die Kimm schob. Dann folgten die nadelfeinen Spitzen der Masten, die Aufbauten, während die Offiziere den Fremden aufmerksam taxierten.

„Verdammt schnell, der Bursche.“

„Zweischornsteiner, Passagierdampfer, würde ich sagen. Typischer Engländer. Truppentransporter oder Hilfskreuzer. Wenn der den Kurs beibehält … Sprengkommando soll sich klarhalten!“

Kapitän Krage konnte sich nicht auf ein Gefecht einlassen, dazu fehlten ihm die Mittel. Aber er würde sein Schiff auch nicht unversehrt in des Gegners Hände fallen lassen. Vorher würde er es versenken. Aber glücklicherweise hielt der Zweischornsteiner seinen Kurs nicht bei. Das fremde Schiff, auf das er zuhielt, war ihm wohl nicht geheuer. Der rote Schornsteinring wies es zwar eindeutig als Russe aus, aber mit dem japanischen Sonnenbanner auf der Bordwand? No, die Sache war dem Briten nicht koscher. Er vermutete wohl ebenfalls einen Hilfskreuzer, und da ließ er besser die Finger von.

„Er dreht ab, Herr Kapitän – geht aus Südkurs.“

„Kann ich ihm nicht verdenken bei dem Anblick, den wir bieten. Alarm beendet!“

Allgemeines Aufatmen, das Sprengkommando konnte wieder wegtreten und die außenbords pinselnden Lords die Quaste wieder in die Farbtöpfe tauchen. Das blieb aber auch das einzige kritische Vorkommnis auf dieser langen Fahrt aus Ostasien in den Mittelatlantik. Nur gegen Ende der Heimreise, am 2. April 1941, da wurde es noch mal richtig mulmig – als nämlich Kapitän Krage nach Passieren der Biskaya die französische Küste ansteuerte und nicht den von der SKL zugesagten Geleitschutz vorfand. Kein Schiff, kein Boot, nichts, die See war leer.

„Aber hier liegenbleiben und auf Geleitschutz warten können wir auch nicht. Los, weiter mit AK und Kurs auf die Gironde!“

Also schleppte sich die *Ermland* weiter mit acht Knoten Richtung Bordeaux. Mehr Fahrt war einfach nicht drin, das verhinderten der starke Bewuchs des Unterwasserschiffs einerseits und die überstrapazierten, werftreifen Motoren andererseits. Aber noch kam das Schiff voran, näherte sich mit jeder Schraubenumdrehung weiter dem Land. Und dann kam die Küste bei der Gironde-Mündung über die Kimm – ein dünner, graugrüner Streifen, von den am Schanzkleid lehnenden Lords andächtig betrachtet. Land, nach Monaten auf See endlich wieder Land. Keine Palmenpinsel wie in der Südsee, nein, richtiges gewachsenes europäisches Festland. Sie konnten es kaum fassen. Minensuchboote tauchten auf, eines kam längsseit, und sein Kommandant begab sich auf die Brücke.

„Jetzt brauchen wir euch auch nicht mehr“, empfing ihn Kapitän Krage.

„Sind Sie sicher? Wo sind Sie denn hergefahren?“

Als ihm Krage seinen Kurs auf der Seekarte zeigte, machte der Oberleutnant große Augen und schüttelte ungläubig den Kopf: „Da sind Sie hergefahren? Dann gratuliere ich Ihnen zum Geburtstag. Sie sind durch eine Minensperre gedampft, die wir erst kürzlich gelegt haben. Deshalb sollten wir Sie ja geleiten, weil die Sperre auf Ihren Karten noch nicht verzeichnet ist.“

„Muss einem ja auch gesagt werden.“ Im Nachhinein wurden dem braven Krage doch die Knie weich. Das Schiff über Tausende Seemeilen und zwei Ozeane heil nach Hause gebracht, um dann vor der eigenen Haustür auf eine Mine zu laufen – das wär's gewesen. Er durfte gar nicht daran denken.

Am 3. April machte die *Ermland* in Bordeaux fest. Die erste Fahrt eines Blockadebrechers von Japan nach Frankreich war geglückt, Schiff und Mannschaft konnten durchaus als Wegbereiter der kommenden Blockadebrecher-Aktionen gesehen werden. Jetzt trieb man auch seitens der SKL die Bestrebungen, Blockadebrecher für die Rohstoffzufuhr aus Ostasien einzusetzen, energisch voran. Dazu trug nicht zuletzt die geglückte Einbringung verschiedener Prisenschiffe deutscher Hilfskreuzer, aus überseeischen Gewässern kommend, in erheblichem Maße bei. Und man griff auch wieder auf Kapitän Krage und die *Ermland* zurück, die bis in den Sommer 1942 hinein in Bordeaux lag und auf weitere Verwendung wartete. Nur dass das Schiff nun nicht mehr *Ermland* hieß, sondern *Weserland*. Die Namensänderung hatte die Marine verfügt, um Verwechslungen mit dem größeren Etappenversorger *Ermland* zu vermeiden.

Nicht nur der Name war neu, auch sonst hatte die Werft Veränderungen vorgenommen. Der Laderaum IV beherbergte eine mächtige Kühlmaschine, und ganz so wehrlos wie auf der ersten Fahrt war das Schiff auch nicht mehr. Auf der Poop stand eine wuchtige 10,5-cm-Kanone, und als Reverenz an die Royal Air Force waren vier 2-cm-Fla-Maschinenkanonen inklusive Bedienungen an Bord gekommen; alles Kanoniere, die – wie sich erweisen sollte – beim Unterrichtsthema „äußere Ballistik“ gut aufgepasst hatten. Als Fracht für Japan wurden zahllose Kisten mit Maschinen und optischen Geräten auf die Pier gekarrt und verschwanden seefest gezurrt in den Ladeluken. Im Gegenzug würde das Schiff Rohstoffe mit nach Hause nehmen.

Und mit viel Glück auch ankommen!

Nach Erhalt des Auslaufbefehls Ende Oktober 1942 warf die *Weserland* die Leinen los. Nachts, bei völliger Dunkelheit, schlich sie sich aus dem Hafen. Geleitet von Sicherungsfahrzeugen und Minenräumern, dampfte das Schiff girondeabwärts hinaus in die Biskaya zu seinem zweiten Blockadedurchbruch. Dass es eine haarige Sache werden würde, darüber war sich Kapitän Krage im Klaren. Im Vergleich dazu war die erste Fahrt geradezu ein Kinderspiel gewesen. Aber inzwischen hatte sich die Lage grundlegend geändert. Der Golf von Biskaya war zum gefährlichsten Gewässer Europas geworden, ständig überwacht von britischen Aufklärern und Kampfflugzeugen. Und unter Wasser lauerten die *submarines* der Royal Navy, die nur auf eine günstige Gelegenheit zum Torpedoschuss warteten. Es war

nahezu unmöglich geworden, die Biskaya ungesehen zu durchkreuzen.

Das sollte auch Kapitän Krage erfahren!

Die ersten zwei Tage genoss die *Weserland* noch den Schutz der nordspanischen Küste, die sie unterhalb 44 Grad West entlang nach Westen dampfte. Unablässig kreisten die Gläser, suchten die Ausgucks See und Himmel ab. Sie wussten, von ihrer Wachsamkeit hingen Wohl und Wehe von Schiff und Besatzung ab. Erst am dritten Tag, nach Verlassen der spanischen Hoheitsgewässer bei Kap Ortegal, wurde es ernst. Da entdeckte der Steuerbord-Ausguck am Himmel drei Punkte, die nicht dahin gehörten.

„Flugzeuge in Grün einhundert!"

„Fliegeralarrrrm! Flak feuerbereit!"

Die Alarmglocken schrillten durchs Schiff. Auf der Brücke und an den Fla-Waffen sah alles in die angegebene Richtung und verfolgte die länglichen Schatten, die dort im Blau des Himmels vorbeizogen.

„Zweimotorige. Beaufighter, würde ich sagen. Scheinen uns aber nicht gesehen zu haben."

Krage warf seinem Ersten einen vernichtenden Blick zu. „Die haben uns gesehen, verlassen Sie sich drauf. Da, jetzt drehen sie ein!"

Die Maschinen hatten sich auf die rechte Tragfläche gestellt und flogen die *Weserland* von schräg achteraus an. Wie böse Hummeln sahen sie aus mit ihrem gedrungenen Rumpf und den beiden dicken Motoren. Der E-Messgast mit seinem tragbaren Messgerät peilte sie an: „Entfernung 30 Hundert … 25 Hundert …"

„Feuererlaubnis!"

Schlagartig hämmerten die Zwozentimeter los, nahmen die Angreifer unter rasendes Abwehrfeuer. Und sie schossen gut, die Marine-Artilleristen. Die erste Maschine scherte aus und zog im Abdrehen eine dicke Rauchwolke hinter sich her. Die zweite durchbrach das Sperrfeuer und

„Was? Wir sollen umkehren? Wo wir schon fast ums Kap herum sind? Das kann nicht sein. Na denn – kehrt marsch"

Der Kapitän nimmt den Befehl der SKL fassungslos entgegen

klinkte im Sturzflug ihre Bomben aus, doch Kapitän Krage hatte rechtzeitig Hartruder geben lassen. Alle drei Bomben detonierten im Wasser und rüttelten nur ein wenig am Schiff. Wer zu Schaden kam, das war der Engländer. Der kam infolge Trefferwirkung aus dem Sturzflug nicht mehr heraus und rauschte lichterloh brennend ins Meer. Zweiter Abschuss. Die dritte Maschine versuchte es erst gar nicht, drehte ab und flog davon.

„Das wäre geschafft! Aber jetzt weiß der Tommy, wo wir sind." Kapitän Krage wischte sich den Schweiß von der Stirn. Ihm war warm geworden im Höllenkonzert der hämmernden Abschüsse und der dröhnenden Flugzeugmotoren. Aber er hatte die Lage erfasst. Der Gegner wusste, wo sie waren, und seine Flugzeuge griffen in der folgenden Nacht wieder an. Sie ließen nicht locker, sodass Krage Zuflucht in dem kleinen spanischen Hafen Camarinas suchte. Er informierte die SKL, die ihn dann zurück nach Bordeaux beorderte. Man wollte das Ende der Schönwetterperiode abwarten.

Das war Mitte September der Fall.

Bei regnerisch-stürmischem Wetter startete Kapitän Krage seinen erneuten Durchbruchsversuch; ein Wetter, bei dem auch die britischen Piloten lieber am warmen Kamin ihren Scotch schlürften, als in stürmischen Regenböen „damned blockade runners" zu jagen. Die *Weserland* marschierte auch unangefochten durch die Biskaya und steuerte nach Passieren von Kap Ortegal in den freien Atlantik hinein. Die spanische Küste lag schon weit achteraus, da passierte es doch noch:

„Flugzeug Steuerbord querab!"

Es war eine „Sunderland"; ein schweres, viermotoriges Flugboot zur Seeraumüberwachung, deren Pilot sich nicht an die Schlechtwetterregel hielt und unter der tief hängenden Wolkendecke das Schiff anflog. Er konnte nicht wissen, was dort für hervorragende Schützen an den Fla-Waffen standen, die seinen Anflug durch ihre Visiere aufmerksam verfolgten.

Zwei Minuten später wusste er es. Da flog ihm ein Hagel von Geschossen aus fünf Rohren entgegen, auf den er nicht gefasst war. Er sah nur das Aufblitzen auf dem Dampfer, und dann waren die Geschosse auch schon da. Hart krachend schlugen die Sprenggranaten in den Rumpf und explodierten. Die Maschine bebte unter den Einschlägen und gehorchte auch dem Steuer nicht mehr. Oder der Pilot war schon tot. In einer steilen Kurve stürzte sie auf ihr Ziel zu, krachte nahe beim Schiff aufs Wasser und zerbarst. Was von ihr blieb, waren zwei in ihren Schwimmwesten im Meer treibende, schwerverletzte Besatzungsmitglieder. Sie wurden an Bord geholt und ärztlich versorgt. Danach passierte nichts mehr, was das Schiff gefährden konnte; nicht zuletzt deshalb, weil die Ausgucks aufpassten und die *Weserland* jeder Rauchfahne tunlichst aus dem Wege ging. Am 1. Dezember 1942 lief das Schiff in Yokohama ein – ein Tag, an dem dicke schwarze Rauchwolken den Himmel über Stadt und Hafen verdunkelten.

„Das ist die *Uckermark*, die da brennt", erfuhr Kapitän Krage nach dem Festmachen. „Ist am 24. hier eingelaufen und gestern bei Tankreinigungsarbeiten explodiert. Hat die daneben liegende *Leuthen* und den Hilfskreuzer *Thor* gleich mit in Brand gesteckt."

Das 12.000-Tonnen-Trossschiff *Uckermark* war mit Krages Schiff aus Bordeaux ausgelaufen und in der Biskaya ebenfalls von der Royal Air Force attackiert worden. Nach sieben Angriffen und etwa 30 Bombennahtreffern hatte Kapitän von Zatorski aufgegeben und sein Schiff nach Bordeaux zurückgeführt, um am 9. September erneut, und diesmal erfolgreich, durchzubrechen. Nur, um hier – im fernen Japan – hilflos mitansehen zu müssen, wie sein Schiff vollständig ausbrannte. Ein schwerer Schlag für die Etappe Japan, eine Katastrophe. Und es sollte nicht die einzige bleiben. Seit Amerika im Krieg gegen Deutschland mitmischte, hatten sich die Aktionen der Alliierten gegen deutsche

Blockadebrecher, gegen Hilfskreuzer und Versorgungsschiffe gesteigert. Der Weg durch den Pazifik um Kap Hoorn herum war zum Risiko geworden, der zunehmende Einsatz von Flugzeugen mit weitem Aktionsradius sowie von Flugzeugträgern schloss auch die letzten Lücken im Atlantik.

Kapitän Krage bekam es zu spüren.

Nach Löschen der Ladung in Yokohama musste sein Schiff sofort wieder seeklar machen, um in Saigon die erste Ladung für Deutschland an Bord zu nehmen. Kurz vor dem Auslaufen stiegen noch drei Offiziere und 50 Mannschaften von der *Uckermark* ein, die zurück nach Deutschland sollten. Und dann wurde doch wieder umdisponiert. Krage erhielt Order, zuerst zur Übernahme von Süßöl nach Korea zu laufen. Von dort dampfte die *Weserland* über Saigon nach Batavia (heute Jakarta) zur Übernahme der Restladung. Krage atmete auf; endlich ging es wieder nach Hause. Mit Südwestkurs dampfte das Schiff quer durch den Indischen Ozean. Es kam bis zum Kap der Guten Hoffnung.

Der Gegner war in der Zwischenzeit auch nicht untätig gewesen. Er wusste, wie wichtig die Rohstoffzufuhr für Deutschland war, und hatte sein Überwachungsnetz entsprechend ausgeweitet. Im Winter 1942/43 war es ihm gelungen, alle drei von Japan nach Bordeaux ausgelaufenen Blockadebrecher zu stellen und zu vernichten: die *Ramses* am 28. November im Indischen Ozean, die *Rhakotis* am 1. Januar 1943, die *Hohenfriedberg* am 26. Februar, beide bei Kap Finisterre. Bei der SKL herrschte Alarmstimmung.

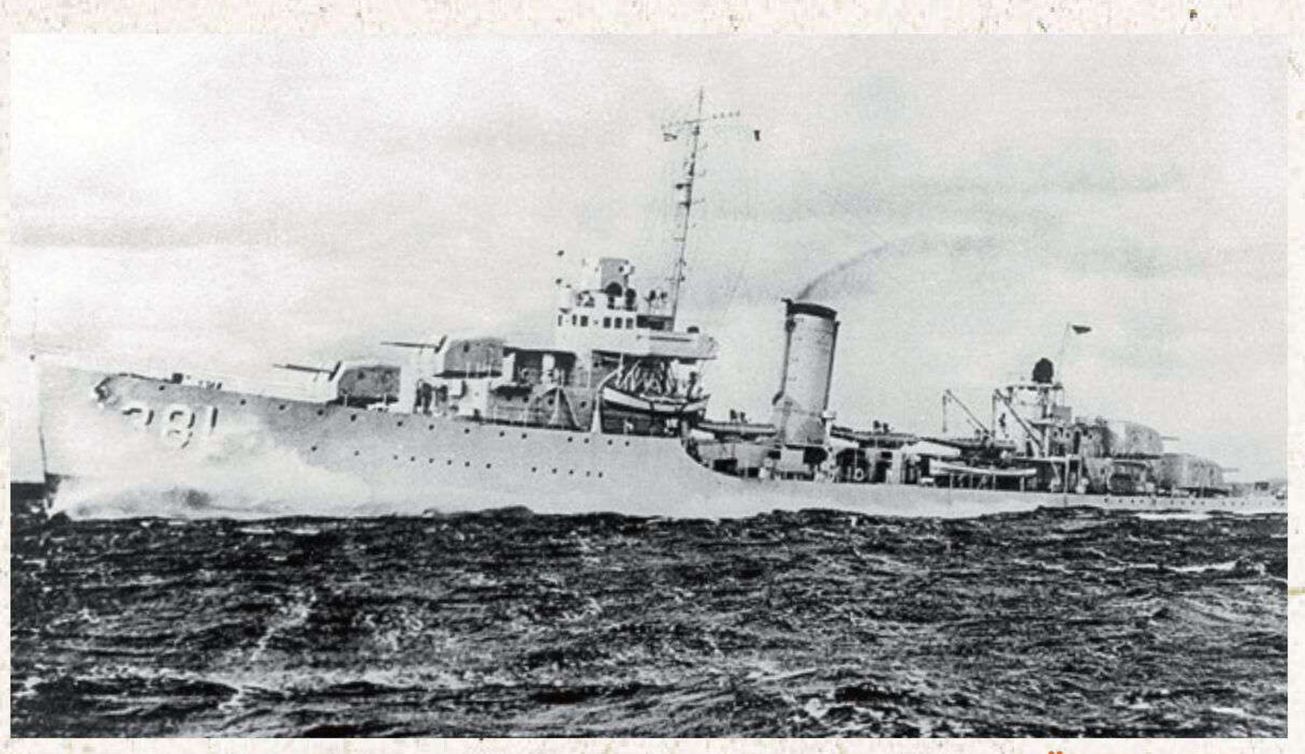
„Befehl von der SKL, Herr Kapitän." Der Funker trat mit der Kladde in der Hand an Kapitän Krage heran. Der las und holte erst mal tief Luft. „Was? Wir sollen umkehren? Wo wir schon fast ums Kap herum sind? Das kann nicht sein!"

Doch, es war so. Die SKL hatte entschieden, während der Sommermonate den Blockadeverkehr einzustellen. Die Überwachung war zu stark geworden, die sichere Heimkehr der Blockadebrecher war akut gefährdet. Man hoffte auf die nebeligen, stürmischen Frühjahrsmonate, davon versprach man sich bessere Durchbruchschancen.

„Na denn – kehrt marsch! Achttausend Meilen wieder zurück."

„Und achttausend Meilen wieder hierher, Herr Kapitän." Also lief die *Weserland* wieder zurück nach Yokohama und wartete dort auf grünes Licht für die Blockadefahrt. Darüber verging der Sommer, und während dieser Zeit nahm der Rohstoffmangel in Deutschland so bedrohliche Ausmaße an, dass die SKL nicht umhin konnte, den letzten fünf in Ostasien liegenden Blockadebrechern den Auslaufbefehl zu geben. Man hoffte, wenigstens einen von ihnen durchbringen zu können.

Die *Weserland* verließ Yokohama am 26. Oktober 1943. Im Dezember rundete das Schiff zum zweiten Mal das Kap und stieß in den Südatlantik vor. Bisher hatte der Dampfer unverschämtes Glück gehabt, war über Singapur und durch die Sundastraße quer durch den Indischen Ozean gedampft, hatte um jede Rauchfahne und jede Mastspitze einen großen Bogen gemacht. Aber jetzt, das wusste auch Kapitän Krage, begann der Ernst des Blockadebrecherlebens. Er erinnerte sich: „Weiter ging die Reise. Und weiter hatten wir Glück, wie all die angespannten Wochen hindurch. Bis zum 1. Januar 1944. Wir schlichen uns gerade durch die Enge von Pernambuco, als wir ein Flugzeug ausmachten. In schneller Fahrt schoss der Vogel heran und umflog uns schließlich in immer kleiner werdenden Zirkeln."



ÜBERLEGEN: Der US-Zerstörer *USS Somers* besiegelte das Schicksal der *Weserland*, die sich schließlich selbst versenkte

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Es war die amerikanische Liberator „Baker 9" von Lieutenant Taylor, die über diesem Seegebiet patrouillierte. Die Amerikaner wussten um die Blockadebrecher, die auf der Heimfahrt waren und hier durchkommen mussten, durch die 1.700 Seemeilen breite Enge zwischen Südamerika und Afrika. Gegen 14 Uhr meldete die „Baker 9" ein Handelsschiff auf dem fraglichen Kurs und umkreiste es, wobei die Seeleute unten freundlich heraufwinkten. Davon unbeeindruckt forderte Lieutenant Taylor das geheime Erkennungssignal und feuerte dem Dampfer ein paar Salven aus seinen Bordkanonen vor den Bug. Aber der feuerte zurück, stanzte der Liberator sofort ein paar Löcher in den Rumpf, worauf Taylor schleunigst abdrehte und mit qualmender Maschine zurück zum Stützpunkt flog.

„Jetzt haben sie uns entdeckt." Kapitän Krage wusste, wann er verspielt hatte. „Jetzt schicken sie ihre Bomber los, oder Zerstörer!"

Seine Ahnung trog ihn nicht. Es war der Zerstörer *USS Somers*, der die unwiderruflich letzte Runde einläutete. Am folgenden Tag wurde die *Weserland* noch von Flugzeugen umkreist, die sich aber in respektvoller Entfernung hielten. Die treffsichere Flugabwehr des Dampfers hatte sich wohl schon herumgesprochen. Doch dann kam die Nacht und mit ihr der Zerstörer. Es war gegen 22 Uhr, als die Dunkelheit das Schiff schon völlig einhüllte. Die Freiwache wollte sich gerade zur Ruhe begeben, als aus dem Nichts heraus eine Artilleriesalve heranheulte und wie mit Titanenfäusten ins Achterschiff krachte – der Anfang vom Ende eines Schiffes, das 22 Jahre lang die Ozeane durchfahren hatte. Kapitän Krage gab seine letzten Befehle: „Beide Maschinen stopp! Alle Mann an Deck! Klar bei Rettungsbooten! Klar zum Sprengen! Flutventile öffnen! Geheimsachen vernichten!" Während die Salven des Zerstörers weiter auf die *Weserland* einhämmerten, ging die Besatzung in Feuerlee von Bord. Dann zündeten auch die Sprengladungen, rissen den Schiffsboden auf, und kurz vor Mitternacht des 2. Januar 1944 schloss sich die See über dem zerstörten Blockadebrecher. Auf 17 Grad Süd und 21 Grad West. ⚓

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE: *Kreuzerfregatte Leipzig an den Brennpunkten des Weltgeschehens – eine Episode aus der deutschen Kolonialgeschichte*

WAS WIRD AUS DER DEUTSCHEN SEEMANNSSPRACHE?

Gode Wind!

In der Deutschen Marine wird Deutsch als Dienst- und Bordsprache weiterhin Bestand haben. Nur an Bord von Handelsschiffen könnte die Seemannssprache in Vergessenheit geraten. Warum? Ein Gespräch mit Kapitän James MacDonald

Von Agnes Czerczer

SCHIFF*Classic: Herr MacDonald, in Ihrem Werdegang u. a. als Kapitän in der Seeschifffahrt sind die deutsche und die englische maritime Sprachwelt eng miteinander verknüpft. Wo würden Sie die Anfänge der deutschen maritimen Sprachkultur verorten?*
MacDonald: Mit Sicherheit hat es schon immer eine maritime Sprachkultur an der nordeuropäischen Küste gegeben. Als Beispiel nenne ich die Bezeichnung „Britannien", so wie sie bei den Römern und Kelten galt. Mit dem Einfall der Angeln und Sachsen wurde daraus „England" und die deutsche Sprache verbreitete sich dort. Daher sind viele deutsche Begriffe im Englischen enthalten. Und durch ähnliche Mundarten wie Holländisch, Friesisch, Mecklenburgisch oder Dänisch gab es in den Schiffswerften und an Bord immer eine gewisse „Sprachvermischung".

Die Hanse entstand in Lübeck, und so ist es naheliegend, dass es in Deutschland im Bereich der Schifffahrt immer schon eine entsprechende Fachsprache gab, nämlich Platt. Seit Platt und „Hamburgisch" nicht mehr zur Alltagssprache gehörten, ist diese Mundart verschwunden. Der älteste Nachweis für eine solche Fachsprache, der mir geläufig ist, ist das Lehrbuch *Das System der praktischen Steuermannskunde* von Kapitän Hinrich Brarens von 1800, der bereits 1799 eine Navigationsschule in Tönning betrieb.

SCHIFF*Classic: Die an Bord gesprochenen Sprachen unterlagen demnach gegenseitigem Einfluss. Woran lässt sich diese Entwicklung festmachen?*
MacDonald: Zunächst sind deutsche Fachbegriffe, die genauer sind als die englischen, im Englischen geläufig, so etwa Bezeichnungen für einige Knoten wie den doppelten Palstek (engl. Bowline on the Bight). Es gibt natürlich auch viele englische Begriffe wie „That will do!" („Es genügt!"), das als „Daddeldu!" ins Deutsche aufgenommen wurde – lange, bevor der Dichter Joachim Ringelnatz seinen Seemann „Kuddel Daddeldu" erfand. Auch der englische Begriff *Starboard* leitet sich von Steuerbord ab, weil die alten „Langschiffe" ihre Steuerruder an der Steuerbordseite hatten.

SCHIFF*Classic: Auch die spätere Entwicklung der deutschen Schifffahrtssprache wird von der englischen Sprache stark beeinflusst. Worin äußert sich dieser Einfluss an Bord?*
MacDonald: Die deutsche maritime Sprache wurde kontinuierlich weiterentwickelt, solange genügend deutsche Seeleute an Bord beschäftigt wurden. Im Zuge der Containerisierung wurden zwar die englischen Fachbegriffe zunehmend an Bord übernommen, so weiß jeder an Bord, was Twist-Locks sind. Dennoch wird weiterhin an Bord von Laschketten, Laschstangen und Spannschrauben gesprochen. Selbst an der Entwicklung der elektronischen Seekarten war Deutschland mitbeteiligt. Es ist aber dennoch zu befürchten, dass, wenn keine deutschen Seeleute mehr an Bord beschäftigt werden, im Bereich der neuesten Technologien im maritimen Sektor künftig nur noch englische Fachbezeichnungen verwendet werden.

SCHIFF*Classic: Wie sieht diese Entwicklung an Bord eines deutschen Handelsschiffes aus?*
MacDonald: In der heutigen Zeit kommen die Besatzungsmitglieder aus unterschiedlichen Ländern und bringen ihre Sprachkultur mit. Die Verwendung der deutschen Sprache geht somit zurück, die deutschen Seeleute sprechen zunehmend Englisch. Es passiert aber oft, dass Seeleute, die in Seenot geraten oder sich im Zustand starker Ermüdung befinden, dazu neigen, ihre Muttersprache zu verwenden.

SCHIFF*Classic: Doch wie stellt die Schiffsführung eine klare Kommunikation sicher, wenn Englisch die gemeinsame Sprache an Bord ist, aber die meisten Besatzungsmitglieder Englisch als Fremdsprache sprechen?*
MacDonald: In der Marine gibt es eine bestimmte Befehlssprache, in der Kommandos übermittelt und verstanden werden. Eine ähnliche Befehlssprache gab es früher auch auf Handelsschiffen. Diese ging jedoch mit der Zeit verloren, die Sprache wurde „demokratischer". Das kann dazu führen, dass ein Befehlsempfänger, der möglicherweise den wesentlichen Inhalt einer Aussage nicht verstanden hat, dies nicht zugibt, um das Gesicht zu wahren. So muss sich der vorgesetzte Offizier immer vergewissern, dass seine Anweisung verstanden wurde, indem er diese wiederholen lässt. Außerdem ist darauf zu achten, dass er nichts befiehlt, was nur mit „ja" oder „nein" beantwortet werden kann. Denn ein einfaches „Yes, Sir!" muss nicht zwangsläufig bedeuten, dass die Anweisung verstanden oder ausgeführt wurde.

Der vorgesetzte Offizier muss sich immer vergewissern, dass seine Anweisung verstanden wurde. Deshalb lässt er sie stets wiederholen

SCHIFF*Classic: Die Offenheit anderen Kulturen gegenüber spielt vor allem in der heutigen, interkulturell aufgestellten Schifffahrt eine zunehmend wichtige Rolle.*
MacDonald: Richtig. Anfang der 1970er-Jahre gab es nur wenige ausländische Besatzungsmitglieder an Bord der Schiffe unter der Bundesflagge. Die meisten stammten aus Spanien und Portugal/Cap Verde und konnten sich sowohl an Bord wie auch in Landbetrieben gut integrieren. Aktuell be-

HIEV AN: Trotz moderner Technik (und Zeiten) wird man in der Handelsschifffahrt nicht auf die Seemannssprache verzichten

Foto: Interfoto/Christian Bäck

obachten wir eher die Tendenz, dass sowohl die meisten Offiziere als auch Besatzungsmitglieder keine Bindung mehr zu ihrer Reederei haben. Es existiert somit keine enge Beziehung mehr zwischen dem „Mann“ und dem Schiff.

SCHIFF*Classic: Wie wichtig ist diese Beziehung für die Sprachpflege an Bord?*

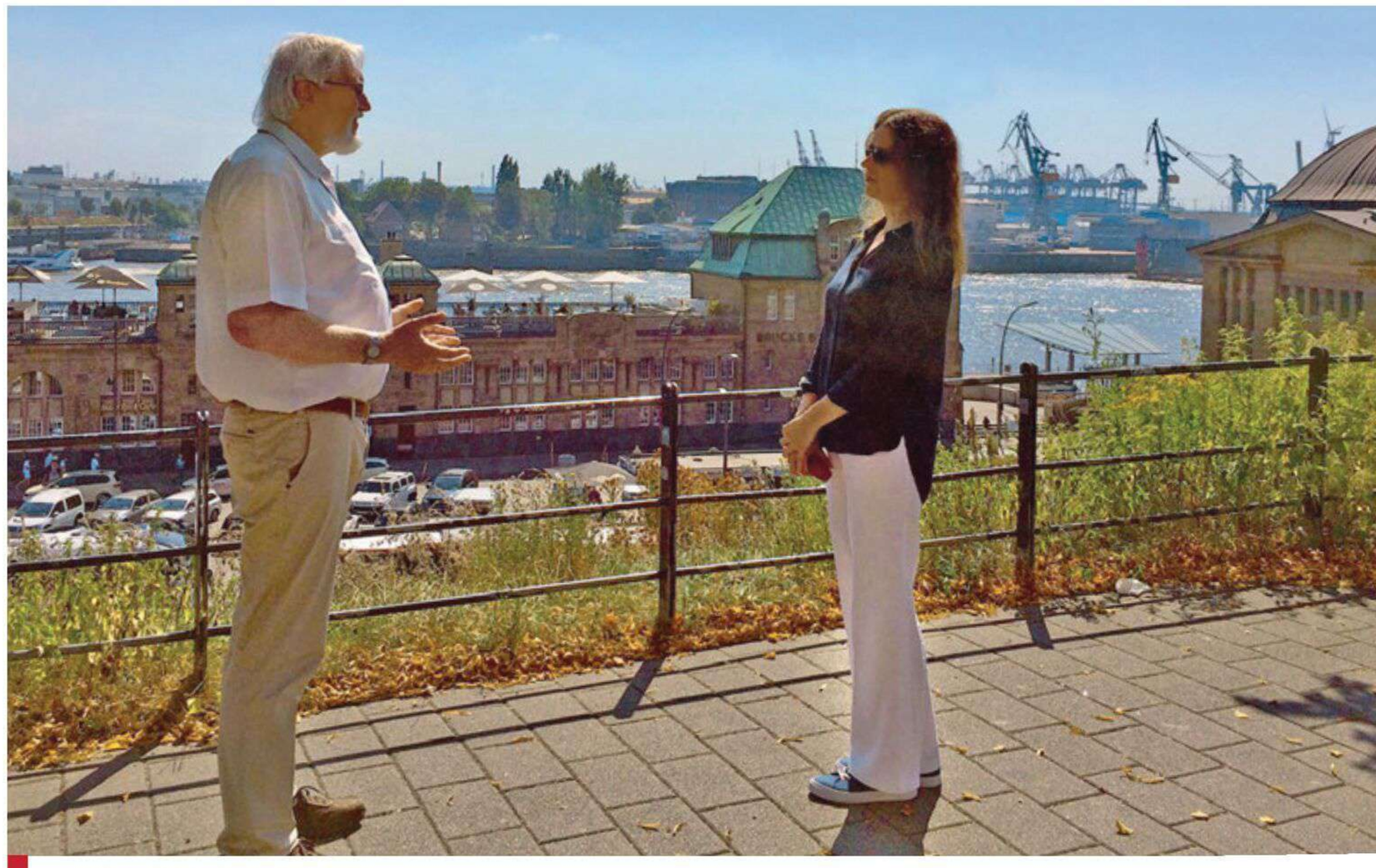
MacDonald: Es ist wichtig, dass das Besatzungsmitglied das Gefühl hat, dass sein Schiff gleichzeitig sein Zuhause, seine „Heimat“ ist, denn dann ist man emotional mit dem Schiff verbunden, besonders wenn eine gemeinsame Muttersprache verwendet wird. Früher hatten wir meistens Stammschiffe und stiegen nach dem Urlaub wieder auf das gleiche Schiff. Deshalb haben wir mehr auf „unser“ Schiff geachtet.

SCHIFF*Classic: Bezogen auf die Sprachpflege an Bord könnte man demnach behaupten, dass selbst mit schwachen Kenntnissen der gemeinsamen Sprache eine auf zwischenmenschlicher Ebene „zusammengewachsene“ Besatzung auch erfolgreicher kommuniziert.*

MacDonald: Ja, und jeder lernte von dem anderen. Ich habe die deutsche Sprache zunächst auf einem Schiff unter deutscher Flagge, also mit deutscher Besatzung an Bord, gelernt. Als ich 1970 begann, sprach ich kein Deutsch, und die meisten Besatzungsmitglieder sprachen kein oder nur wenig Englisch. Ich musste mich anpassen und habe so Deutsch gelernt.

SCHIFF*Classic: Damals passte sich die sprachliche Minderheit der Mehrheit an. Der Unterschied zu damals besteht heute darin, dass wohl kaum noch von sprachlichen Minderheiten an Bord gesprochen werden kann, da unter der Besatzung eine sprachliche Vielfalt herrscht.*

MacDonald: Ja, aber es gibt an Bord noch eine Amtssprache, die sich nach der Flagge des Schiffes richtet. So müssen etwa die deut-



MIT LEIDENSCHAFT: Die Germanistin und Linguistin Agnes Czerczer M. A. (Forschungsschwerpunkte: Lexikologie und Terminologie) im Gespräch mit James McDoanald

Foto: Czerczer

INTERNATIONALE GELTUNG: Deutsche Bezeichnungen für einige Knoten sind auch im Englischen geläufig

Foto: picture-alliance/Angelika Maroch

schen Offiziere, die auf AIDA-Fahrgastschiffen unter italienischer Flagge fahren, zumindest die Schiffstagebücher auf Italienisch führen können.

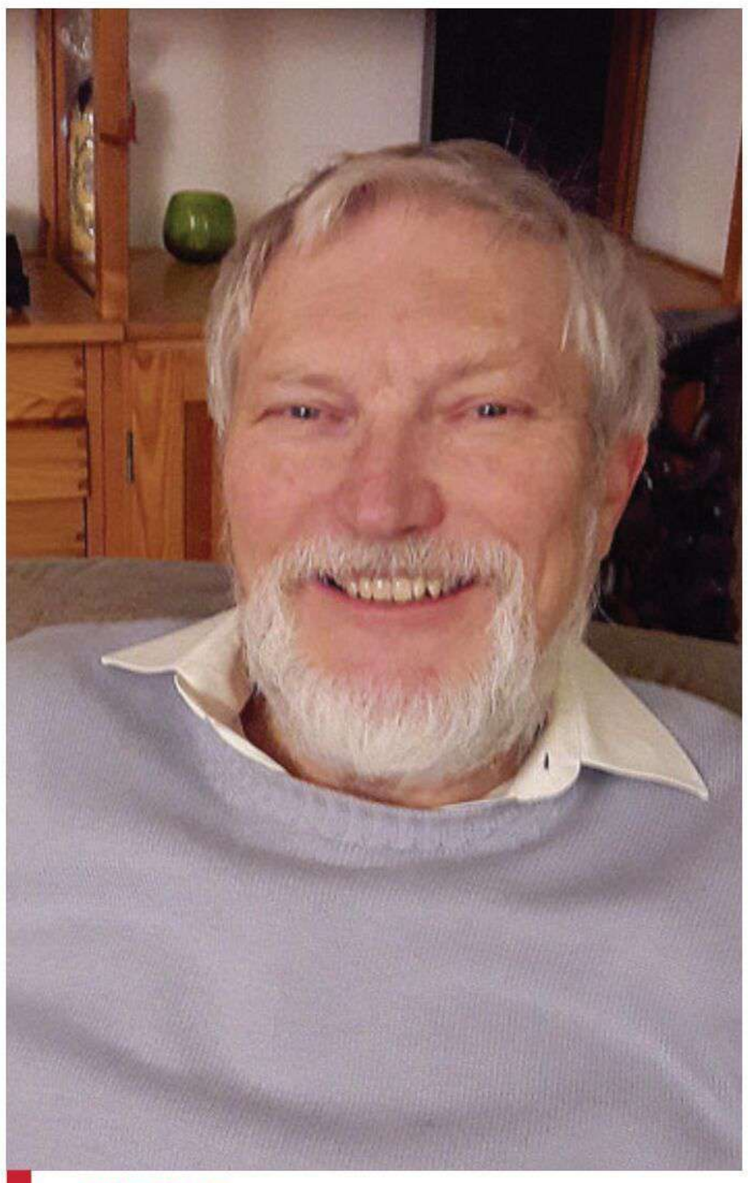
SCHIFF*Classic: Welche Sprache wird aktuell in der deutschen Handelsschifffahrt vorwiegend an Bord gesprochen?*
MacDonald: Zurzeit noch Englisch. Das BSH genehmigt Seeschifffahrtslehrgänge mit Einführungsinhalten für europäische Kapitäne, die auf Schiffen unter der Bundesflagge Dienst leisten sollten. Meiner Meinung nach sollten diese Lehrgänge weiterhin beibehalten werden, denn bei einem Unfall, der vor Gericht zu verhandeln ist, wird das Verfahren grundsätzlich in deutscher Sprache geführt. Übersetzungen lassen häufig Interpretationen zu und könnten deshalb missverständlich sein. Weil sich das deutsche Seeschifffahrtsrecht seit 2014 grundlegend geändert hat, wäre meiner Ansicht nach ein kurzer Auffrischungslehrgang für deutsche Kapitäne ebenfalls sinnvoll.

SCHIFF*Classic: Wie gut muss ein Kapitän die deutsche Rechtssprache beherrschen?*
MacDonald: Mit Deutsch als Fremdsprache kann ich bestätigen, dass die deutschen maritimen Gesetze sehr schwer zu verstehen sind. Deswegen wurden diese Seeschifffahrtsrechtslehrgänge für Kapitäne nicht ausschließlich in Englisch gehalten. Dabei sollten auch Deutschkenntnisse mitvermittelt werden, die beispielsweise im Bereich des Arbeitsrechts, des Betriebsverfassungsgesetzes, der Unfallverhütungsvorschriften sowie der Umwelt- und Wasserschutzbestimmungen sehr wichtig sind.

SCHIFF*Classic: Die fremdsprachige Schiffsführung eines Schiffes unter deutscher Flagge muss folglich über genau bestimmte Deutschkenntnisse verfügen.*
MacDonald: Selbstverständlich. So im Bereich des „Betriebsverfassungsgesetzes zur Aufstellung einer Bordvertretung", denn ein russischer Kapitän wird nicht auf die Idee kommen, eine Bordvertretung zu berufen. Deshalb wäre es wünschenswert, wenn alle Kapitäne, die Schiffe unter der Bundesflagge führen, der deutschen Sprache mächtig sind. Die Schiffsbesetzungsverordnung enthält zwar eine Klausel, dass ein europäischer Kapitän, der ein Schiff unter deutscher Flagge führt, über Deutschkenntnisse verfügen muss. Doch hierfür reicht schon der Nachweis über die Teilnahme an einem Seeschifffahrtsrechtslehrgang für EU-Kapitäne aus. Aus diesem Grund bot das BSH einen Lehrgang an, wo zumindest gute Grundkenntnisse erworben werden konnten. Anfangs hatte das BSH zu begründen versucht, dass Deutschkenntnisse vor Lehrgangsbeginn nachgewiesen werden sollten, aber diese Vorgabe konnte sich nicht durchsetzen.

Bis 2005 galt im Seemannsgesetz, dass ein Kapitän auf Schiffen unter der Bundesflagge auch deutscher Staatsbürger sein und somit über deutsche Sprachkenntnisse verfügen musste. Seit 2006 kann der Kapitän auch EU-Staatsbürger sein, deshalb der oben genannte Seeschifffahrtsrechtslehrgang für EU-Kapitäne.

Es wäre ausgesprochen wünschenswert, wenn alle Kapitäne, die Schiffe unter der Bundesflagge führen, der deutschen Sprache mächtig sind



EXPERTE: Als britischer Staatsbürger (inzwischen Doppelstaatsbürger) mit dem Befähigungszeugnis zum Kapitän ist James MacDonald 1970 bis 2005 auf deutschen Schiffen gefahren oder auf Schiffen, die von deutschen Reedern betrieben worden sind Foto: MacDonald

SCHIFF*Classic: Wie wirkt sich demnach die moderne Ausbildung in der Seeschifffahrt auf die Entwicklung der deutschen Schifffahrtssprache aus?*
MacDonald: Wenn jedes Jahr weniger als 200 wachbefähigte Absolventen die maritimen Fach- und Hochschulen verlassen, dann muss man sich fragen, warum es für den Bereich Nautik in Deutschland immer noch sechs Ausbildungsstandorte gibt und für den Bereich Schiffsbetriebstechnik noch weitere vier. Hamburg hat sich leider bereits zu Anfang dieses Jahrhunderts verabschiedet.

Mit dem Verkauf der Reederei Hamburg-Süd an Maersk werden jetzt auch die Plätze für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker weiter eingeschränkt. Diese duale Ausbildung zum Facharbeiter im Gesamtschiffsbetrieb (Deck- und Schiffsbetriebstechnik) ermöglicht jungen Menschen eine hervorragende seemännische Ausbildung. Diese jungen Seeleute können anschließend entscheiden, ob sie weiter eine Fortbildung zum nautischen Schiffsoffizier und später zum Kapitän oder eine Fortbildung zum technischen Schiffsoffizier und später zum Leiter der Maschinenanlage einschlagen möchten. Gleichzeitig haben Offiziere, die diese Laufbahn absolviert haben, einen guten Einblick in das Tagesgeschehen sowohl in der Maschine als auch an Deck.

Sollte sich der Rückgang an qualifizierten deutschen Seeleuten fortsetzen, können die Behördenschiffe bald nicht mehr mit Schiffsmechanikern besetzt werden. Auch werden qualifizierte Landstellen wie Lotsen oder Personal in den Schifffahrtsverwaltungen nicht mehr mit entsprechenden deutschen Fach- und Führungskräften besetzt werden können.

SCHIFF*Classic: In welchen maritimen Sektoren wird die deutsche Sprache weiterhin aktiv verwendet und gepflegt?*
MacDonald: Deutsch wird weiterhin auf Behördenschiffen und in der Binnenschifffahrt gesprochen werden, ebenso auf historischen Schiffen und im Bereich der Freizeit- und Hobbyschifffahrt. Außerdem bin ich überzeugt, dass in der Deutschen Marine Deutsch als Dienst- und Bordsprache weiterhin Verwendung findet.

Nur an Bord von Handelsschiffen könnte die deutsche Seemannssprache in Vergessenheit geraten. Aber solange Fachliteratur und maritime Berichte in Deutsch verfasst werden und auf den Fach- und Hochschulen in Deutsch unterrichtet wird, kann sich diese Sprache weiterentwickeln. ⚓

Jetzt als Heft und eMag lesen!

Meine Vorteile im Jahresabo +digital:

- ✓ Ich spare 5% gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 90 Cent zusätzlich pro eMag-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag frei Haus*, das eMag sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das eMag auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

Ihr Geschenk GRATIS!

Wetterstation**

Die Wetterstation überzeugt durch ihren massiven Echtholz-Rahmen sowie Hygro- und Thermometer und Uhr mit Alarmfunktion. Maße: 29,9 x 14,4 x 4,5 cm.

* nur im Inland ** solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

www.schiff-classic.de/abo

SCHNELLBOOT S-38 IN 1:35

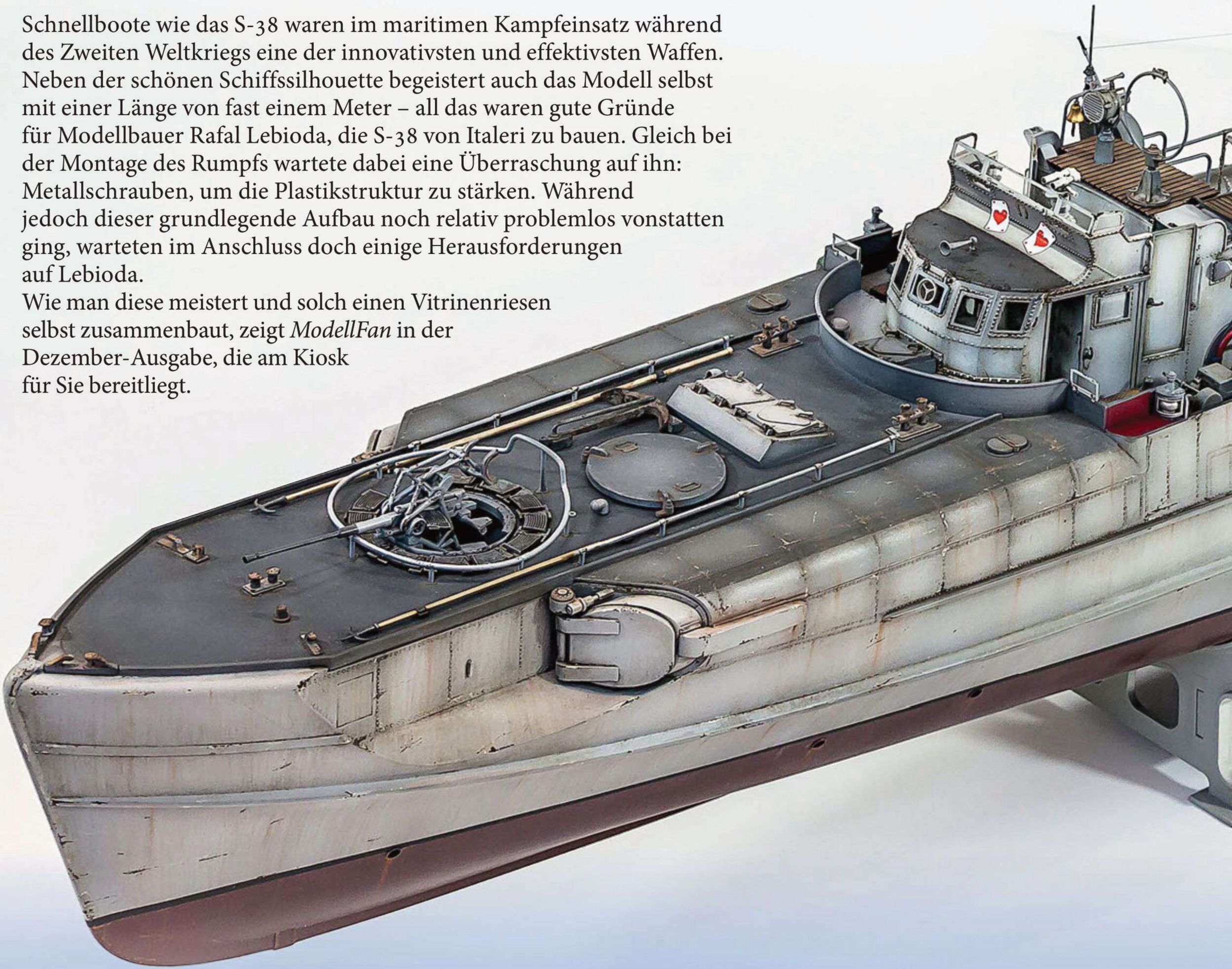
Kleines Schiff ganz groß

Das deutsche Torpedoboot S-38 von Italeri ist das größte Plastikschiffsmodell im Maßstab 1:35. Wie kann ein so gigantisches Projekt gelingen?

Von Rafal Lebioda

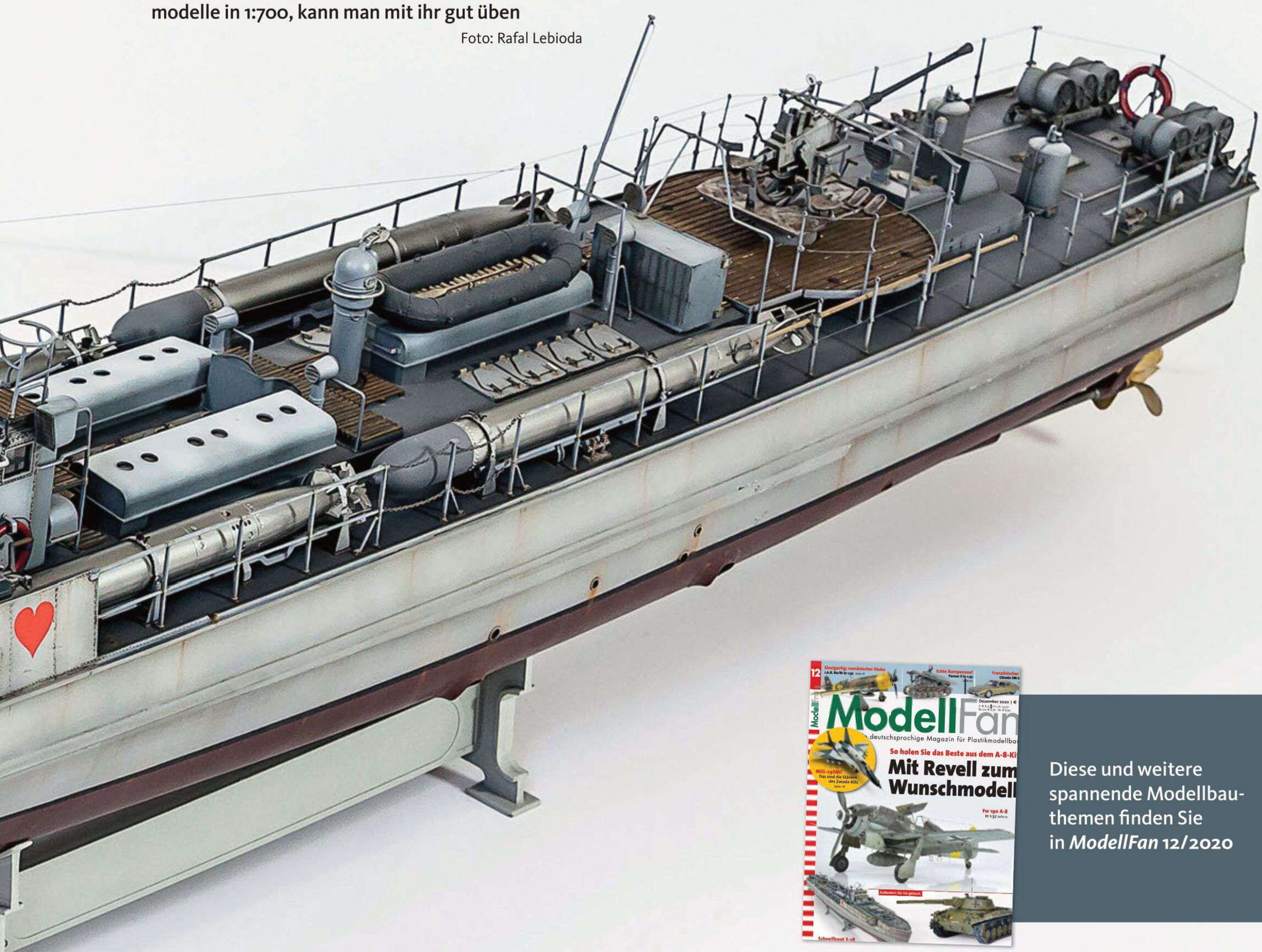
Schnellboote wie das S-38 waren im maritimen Kampfeinsatz während des Zweiten Weltkriegs eine der innovativsten und effektivsten Waffen. Neben der schönen Schiffssilhouette begeistert auch das Modell selbst mit einer Länge von fast einem Meter – all das waren gute Gründe für Modellbauer Rafal Lebioda, die S-38 von Italeri zu bauen. Gleich bei der Montage des Rumpfs wartete dabei eine Überraschung auf ihn: Metallschrauben, um die Plastikstruktur zu stärken. Während jedoch dieser grundlegende Aufbau noch relativ problemlos vonstatten ging, warteten im Anschluss doch einige Herausforderungen auf Lebioda.

Wie man diese meistert und solch einen Vitrinenriesen selbst zusammenbaut, zeigt *ModellFan* in der Dezember-Ausgabe, die am Kiosk für Sie bereitliegt.



„AUSBILDUNGSSCHIFF“: Die S-38 ist zwar riesig, aber allein deswegen nicht nur etwas für Experten. Da sie weit weniger kleinteilig ist als die Schiffsmodelle in 1:700, kann man mit ihr gut üben

Foto: Rafal Lebioda



Diese und weitere spannende Modellbauthemen finden Sie in *ModellFan* 12/2020

HANDELSFREGATTE *MENTOR*

Ein Preuße auf Weltreise

Am 14. September 1824 läuft die *Mentor* in Swinemünde ein, nach rund 39.000 Seemeilen und 638 Tagen, davon 362 auf offener See. Erstmals hatte ein Schiff unter deutschem Kommando die Welt umsegelt

Von Ingo Thiel

Die Crew hat mit ihrem Dreimaster die Polarkälte vor den Falkland-Inseln und schwere Stürme bei Kap Hoorn mit Zerstörung des Schanzwerks durch eine riesige Welle überstanden, als drei Tage nach der Abfahrt aus der chilenischen Hafenstadt Coquimbo in der Nacht vom 21. Oktober 1823 eine noch größere Gefahr aus dem Dunkeln auftaucht: Eine Brigg, welche die *Mentor*, Handelsschiff im Auftrag der königlich preußischen Seehandlungsgesellschaft auf Weltumrundung, mit Kanonenschüssen vor den Bug und in die Takelage stoppt.

Die Crew bereitet sich auf den Kampf vor, schließlich ist die *Mentor* zum Schutz vor Piraten selbst mit sechs Kanonen ausgestattet, und auch ein Teil der 22-köpfigen Besatzung ist kampferprobt. Doch in der aufziehenden Morgendämmerung zeigt sich schnell die Übermacht des Gegners: 14 Kanonen und 70 waffenstarrende Männer. Kapitän Harmssen erkennt, dass es kaum Hoffnung gibt, das Schiff erfolgreich zu verteidigen, und gibt daher den Befehl beizudrehen.

Mit 22 Schwerbewaffneten kommt der Kapitän der Brigg an Bord der *Mentor* und fordert die Übergabe sämtlicher Waffen sowie die Frachtpapiere. Denn die *General Valdez* sei ein vom spanischen König autorisiertes Kaperschiff und berechtigt, alle Schiffe aufzubringen, die widerrechtlich mit spanischen Kolonien oder Feinden der spanischen Krone vermeintlich lukrative Geschäfte machten. Die Besatzung der *Mentor* wird auf der Brigg inhaftiert, das Schiff soll zur Insel Chiloe gebracht und dort als Prise beschlagnahmt werden.

Alle Versuche, den Kapitän in stundenlangen Verhandlungen zu erweichen, scheitern, bis der preußische Supercargo Oswald schließlich ein Dokument der spanischen Gesandtschaft in Berlin mit einer Bestätigung des Königs von Preußen vorlegen darf, das den Handel mit den Ländern Südamerikas erlaubt. Da der spanischen Schiffsführung die Konsequenzen eines diplomatischen Konflikts mit Preußen letztendlich zu gewagt erscheint, werden nach weiterem stundenlangen Bangen alle Inhaftierten freigelassen. Die *Mentor* darf ihren Weg zum Ziel Kanton fortsetzen.

Experten an Bord

Am 15. Dezember 1822 war das Handelsschiff, von der preußischen Seehandlungsgesellschaft gechartert, unter dem Kommando des 41-jährigen Kapitäns Johann Andreas Harmssen aus Bremen ausgelaufen. Die von Friedrich dem Großen 1772 in Berlin gegründete „See-Handlungs-Sozietät“, später in „Königliche Seehandlung“ umbenannt, hatte nach dem Ende der Befreiungskriege gegen Napoleon Bonaparte 1815 den Handel mit Südamerika, China und Indien wieder aufgenommen.

An Bord der *Mentor* befanden sich 20 Mann Besatzung aus Bremen, als preußischer Vertreter und Ladungsexperte (Supercargo) sollte der Berliner Kaufmann Carl Heinrich Wilhelm Oswald für die in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene schlesische Leinenfabrikation neue Absatzmärkte erschließen. Außerdem fuhr ein Passagier bis nach Lima mit: der Seehandlungs-Agent Friedrich Scholtz, der von Peru aus künftig

VOLLSCHIFF IN FAHRT: Tropenhitze, Eiseskälte, Stürme und diplomatische Krisen – die *Mentor* hatte in ihrer Dienstzeit so einiges zu ertragen, vollbrachte aber dennoch eine deutsche Pionierleistung Foto: Bundesarchiv

FÜR PREUSSEN: 1822 ist die *Mentor* von der preußischen Seehandlungsgesellschaft gechartert worden

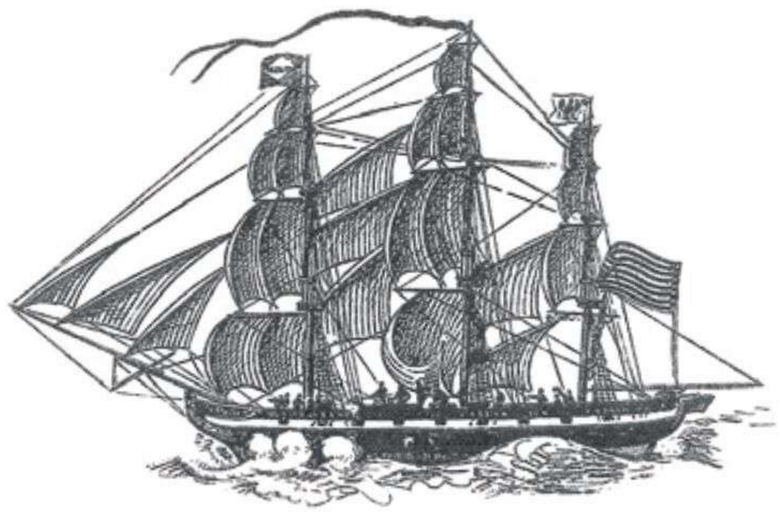
Foto: picture-alliance/ZB/Sascha Steinbach

in Südamerika Preußens Interessen vertreten sollte. Der Laderaum des Frachtseglers war mit Leinenballen gefüllt, außerdem waren an und unter Deck als Lebendproviant 120 Hühner, 20 Gänse, acht Schweine sowie als Haustiere vier Katzen, zwei Kanarienvögel und Pinscher „Terry“ dabei. Die Reise soll über Südamerika nach China führen, wo man das Leinen aus- und Tee einladen möchte.

Für den Tee-Ankauf in Kanton hat Oswald 150.000 US-Dollar von der Seehandlung erhalten. Mit Frachträumen voller Teekisten soll es dann über den indischen Ozean zurück nach Hause gehen.

Erste Atlantikfahrten

Der Segler war auf der Werft von Peter Jantzen und Jürgen Sager in Vegesack fertiggestellt worden, am 16. Juni 1808 wurde das Schiff zu Wasser gelassen. Die Ladekapazität betrug 225 neue Preußische Normal Lasten (zirka 337 Registertonnen), die Bark gehörte bis zum Jahre 1824 den Gebrüdern Friedrich und Everhard Delius in Bremen und wurde unter den Kapitänen Hinrich Tecklenborg und Nicolaus Hagemann zunächst für Fahrten im Atlantik und in der Nordamerikafahrt eingesetzt.



UNTER BREMER FLAGGE: Bis 1824 gehörte das Schiff den Gebrüdern Friedrich & Everhard Delius aus Bremen

Foto aus: *Der Hawaiianer auf der Pfaueninsel*, 1930

HANSEATISCHER LASTENSEGLER

In preußischen Diensten

Die *Mentor* war ein dreimastiger Rahsegler, der ursprünglich als Bark geriggt war. Der Lastensegler fuhr zunächst für das Handelshaus Friedrich & Everhard Delius unter Bremer Flagge vor allem im Atlantik. Für die Langfahrt der Weltumrundung erhielt die Bark 1821 eine Fregatttakelung und wurde zum Vollschiff mit zusätzlichem Kupferbeschlag und neuer Galionsfigur. Die Preußische Seehandlung erwarb das Schiff 1824. Es blieb bis 1831 in Fahrt, ehe man es nach Swinemünde verkaufte und in *Präsident Rother* umbenannte.

Baujahr	1808
Bauwerft	Jantzen & Sager, Vegesack
Flagge	Bremen
Länge	26,6 m
Breite	8,1 m
Tiefgang	3,2 m
Raum	337 RT

1815/16 befand sich das Schiff unter Kapitän Erich Ruyter auf einer Tour nach Brasilien. Ein Jahr später verzimmerte die Werft von Johann Lange die *Mentor* neu und baute sie zu einem Vollschiff um. Komplett überholt und mit einer neuen Kupferbedeckung sowie sechs Kanonen ausgestattet, war sie nun bereit, die Welt zu umrunden.

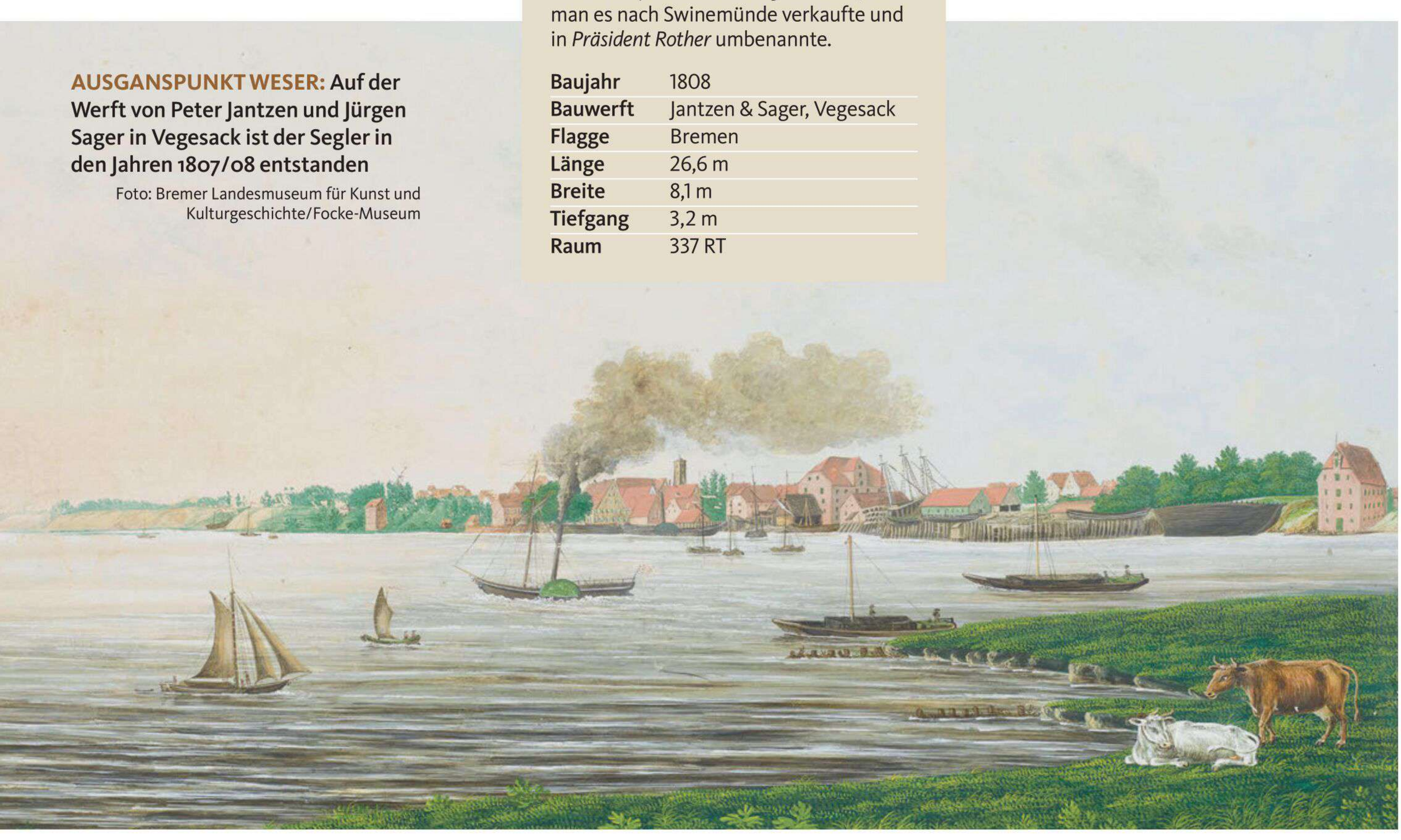
Das Abenteuer beginnt

Der erste Abschnitt der Reise geht durch den Ärmelkanal und über den Atlantik: Am 31. Dezember kommt die Madeira-Insel Porto Santo in Sicht, dann wird die Zone der Passatwinde erreicht und die *Mentor* nimmt Fahrt gen Süden auf. An Bord gibt es nicht viel zu tun, die Matrosen haben kaum Arbeit an der Takelage, wenig Reparaturen, das Schiff ist aufgeräumt und glänzt, sie vertreiben sich die Zeit mit Angeln.

Aus der großen Kajüte im Achterschiff tönen ungewohnte Klänge über den Frachtsegler: klassische Musik, vor allem Beethoven-Sonaten. Hier, wo sich abends Kapitän, Offiziere und die beiden Seehandlungs-Männer an der großen Mahagonitafel zum Essen und den späteren Gesprächen auf dem grünen Ledersofa treffen, hat Supercargo Oswald ein Klavier mit Tauen festlaschen las-

AUSGANGSPUNKT WESER: Auf der Werft von Peter Jantzen und Jürgen Sager in Vegesack ist der Segler in den Jahren 1807/08 entstanden

Foto: Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte/Focke-Museum

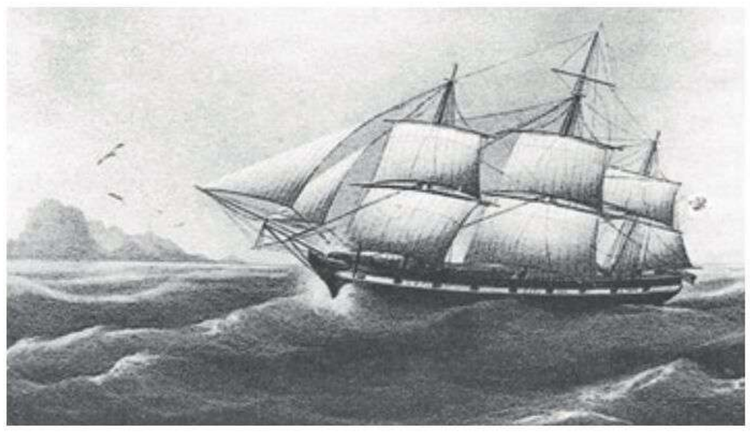


sen. Stundenlang sitzt der 24-Jährige, der sich für Astronomie und Mathematik interessiert und die Musik liebt, an den Tasten und unterhält die Mannschaft, indem er mit kräftiger Stimme zeitgenössische Lieder vorträgt.

Am 27. Januar 1823 wird der Äquator überquert, einen Tag später müssen sich Supercargo und 13 Matrosen zur Erbauung der restlichen Mannschaft den bekanntermaßen strapaziösen Prozeduren einer Äquatortaufe stellen. Mit Überqueren des 50. Breitengrades am 18. Februar, 170 Seemeilen nordwestlich der Falkland-Inseln, beginnt ein knapp sechswöchiges Martyrium: Polarwinde lassen die Temperaturen stark sinken, Schnee und Hagel fallen, sodass in der Eiseskälte zunächst alle Hühner eingehen.

Schweres Wetter

Heftige Stürme und hohe Wellen sind stetiger Begleiter bei dem Versuch, Kap Hoorn zu umrunden. Der Wind bläst in die falsche Richtung und treibt die *Mentor* immer wieder zurück, die Mannschaft leidet unter Frostbeulen und schweren Erkältungen. Am 7. März bricht eine schwere Welle gegen das Schiff und reißt einen Teil der Schanzverkleidung mit sich, viel Seewasser geht über das Vordeck. Die *Mentor* ist zwischen haushohen Wellen eingepresst und rollt heftig, ständig müssen die Seeleute die Segel einholen oder reffen, dann wieder setzen; die Matrosen sind am Ende ihrer Kräfte. Endlich kommt der Dreimaster an dem Steuerbord liegenden Kap vorbei. Am 28. März passiert er den 50. Breitengrad auf dem Pazifik: 39 lange Tage hat die Umrundung gedauert.



UNKALKULIERBARE RISIKEN: Nicht nur die Umrundung von Kap Hoorn war eine Herausforderung, sondern auch der Zwischenfall am 23. Oktober 1823, als eine Kanonenbrigg die *Mentor* stoppte

Foto: Archiv Royal Louise – Yacht- und Schifffahrtsverein zu Potsdam e. V.

Mit Überquerung des 50. Breitengrades beginnt 170 Seemeilen nordwestlich der Falklands der Winter: Polarwinde, Schnee, Eis und Hagel setzen der Mannschaft stark zu

Nach 113 Tagen auf See erreicht die *Mentor* am 8. April 1823 den Hafen von Valparaíso. Dort bleibt das Schiff sechs Monate vor Anker. Für die Mannschaft zunächst ein Schock, denn die Hafenstadt ist wegen eines Erdbebens vor knapp einem Jahr immer noch in weiten Teilen zerstört. Aber das gute Wetter und frische Vorräte lassen die arg gebeutelte Besatzung rasch wieder zu Kräften und bester Laune kommen. Wilhelm Oswald und Friedrich Scholz reisen für die Handelsgeschäfte in die Hauptstadt Santiago de Chile.

Nach ihrer Rückkehr am 2. Oktober hisst die Crew die Segel. Statt zum geplanten Ziel Lima geht es nach Coquimbo, denn in Peru, das erst zwei Jahre zuvor die Unabhängigkeit von der Kolonialmacht Spanien errungen hat, toben erneut Kämpfe. In der nur zwei Tagesreisen entfernten Hafenstadt gelingt es

REEDE VON WHAMPOA: In China nahm die *Mentor* einheimische Handelswaren an Bord, darunter 5.000 Kisten Tee

Foto: National Maritime Museum Greenwich

PARADIESISCHE GEGEND: In der Bucht der niederländisch-indischen Hafenstadt Anyer auf Java hieß es: Wasser bunkern!
Foto: National Maritime Museum Greenwich

Oswald erneut, etliche Ballen Leinen zu verkaufen und die Bordkasse aufzufüllen. Drei Tage nach dem Aufbruch in Coquimbo kommt es zu der glimpflich verlaufenden Konfrontation mit dem Kaperschiff.

Am 10. November 1823 wird der Äquator von Süd nach Nord passiert, und nach 41 Tagen auf See erreicht die *Mentor* am 28. November den Hafen von Honolulu. Dieser Zwischenstopp auf den von James Cook sogenannten Sandwich-Inseln, dem heutigen Hawaii, ist ungeplant, aber das in Chile gebunkerte Frischwasser ist in den Fässern faulig geworden und muss ersetzt werden.

Ein „Wilder" sorgt für Aufsehen

Hier, auf Hawaii, kommt es zu einer Begegnung, die später in Berlin und ganz Preußen für Aufsehen sorgen wird: Am 3. Dezember, die *Mentor* ist klar zum Auslaufen, erscheint der für Oswald tätige Dolmetscher zum Abschied mit einem jungen Mann auf dem Achterdeck. Dieser habe den dringenden Wunsch, mitzufahren. An Bord benötigt man keinen ungelernten Helfer, aber Oswald denkt daran, wie erfolgreich James Cook mit seinen Ausstellungen lebendiger „Wilder" in London war. Er beschließt, den etwa 16-jährigen Polynesier mitzunehmen und König Friedrich Wilhelm III. zu präsentieren.

Der Südseeinsulaner fällt in den Tagen nach der freiwilligen Abreise aus seiner Heimat vor allem durch seinen Frohsinn und seine Unbekümmertheit auf und ist an allen Dingen des Bordlebens interessiert. Die Mannschaft schließt ihn schnell ins Herz, bringt ihm seemännisches Handwerk bei sowie sich in den Rahen zu bewegen und betrachtet ihn als Glücksbringer. Schnell rufen sie den Jungen, der „Harry" genannt werden möchte, an Bord nach dem Wort, das er oft von sich gibt: *maitai* – der polynesische Ausdruck für „sehr gut". In der plattdeutschen Version der Matrosen wird daraus liebevoll Harry Maitey.

Nach 33 Tagen erreicht das Vollschiff am 18. Januar 1824 das große Ziel: den Perlfluss, der zur chinesischen Stadt Kanton führt. Dreizehn Monate hat die Fahrt gedauert.

Lohnende Reise: In China macht der *Mentor*-Kapitän gute Geschäfte. Er erwirbt günstig Tee und Seide, für die Wohlhabende in der Heimat Höchstpreise bezahlen

Aber noch immer ist man nicht an der gewünschten Endstation, denn alle ausländischen Schiffe benötigen eine Genehmigung, um am Ladeplatz Whampoa festmachen zu dürfen. Jetzt schlägt die große Stunde des Supercargos, Oswald muss in den Verhandlungen mit den Behörden sein ganzes Können aufbieten.

Nach langen Gesprächsrunden stimmen die Chinesen schließlich zu, nach 24 Tagen Wartezeit darf die *Mentor* 45 Seemeilen weiter flussaufwärts segeln und in Whampoa festmachen – allerdings unter einer Bedingung, die die Bremer nur zähneknirschend akzeptieren: Die Crew muss die Bremer Fahne einholen und die in Kanton bekannte Flagge des Erzrivalen aus Hamburg setzen.

Auf dem Heimweg

Oswald läuft zu Höchstform auf, verhandelt in Kanton und macht glänzende Geschäfte. Nicht nur wird er sämtliche Leinenballen zu guten Konditionen los, sondern der junge Kaufmann kann auch Tee und Seide, die in Europa Höchstpreise erzielt, günstig erwerben. In traditionellen Sampans werden die Waren abgeholt oder geliefert und 5.000 Kisten Tee gestaut. Im Morgengrauen des 17. März 1824 lichtet die *Mentor* den Anker und macht sich auf den langen Heimweg.

Was an Bord noch niemand ahnt: Eigentlich müsste man unter preußischer Flagge

ANKERN AUF DER JAMES BAY: Nach Umrunden der Südspitze Afrikas erreichte der Segler am 2. Juli 1824 die Insel St. Helena

Foto: National Maritime Museum Greenwich

fahren, denn die Seehandlungs-Gesellschaft hat während der Liegezeit in Kanton der Bremer Reederei Delius das Schiff abgekauft. Da im Indischen Ozean zuverlässig ein Südostpassat weht, kann zügig, mit Wind von achtern, raumschots gesegelt werden. Nach Bunkerstopp auf Java wird die Südspitze Afrikas umrundet und 103 Tage nach Abfahrt aus Kanton die Insel St. Helena erreicht, wo drei Jahre zuvor der verbannte Kaiser Napoleon gestorben ist. Nach der langen Zeit auf See zeigt die Besatzung erste Skorbut-Symptome, viele Männer haben zudem Salzwasserbeulen und Furunkel.

So erwerben die Seeleute auf dem Stützpunkt der britischen Ostindien-Kompanie neben Wasser, Obst, Gemüse und frischem Fleisch vor allem Medikamente. Am 14. Juli wird zum vierten und letzten Mal der Äquator passiert und am 22. August die Einfahrt zum Ärmelkanal erreicht.

39.000 Seemeilen!

Drei Tage später überbringt ein Lotsenboot vor Kap Dungeness ein versiegeltes Schreiben der Reederei mit der Verkaufsnachricht und der Weisung, den Hafen Swinemünde statt Bremen anzulaufen. Das bedeutet nicht nur Fahrt durch das kabbelige Skagerrak, sondern vor allem Sundzoll, den Dänemark von allen Schiffen kassiert, die in die Ostsee einfahren. In einer Nacht- und Nebelaktion bringt ein preußischer Konsul vor Helsingør die preußische Flagge an Bord, denn mit Bremer Kennzeichnung hätten sie 25 Prozent mehr Zoll zahlen müssen. Am 14. September 1824 läuft die *Mentor* in Swinemünde ein, nach rund 39.000 Seemeilen und 638 Tagen, davon 362 auf offener See. Erstmals hat ein Schiff unter deutschem Kommando die Welt umsegelt, 302 Jahre nach der ersten Umrundung durch die Spanier.

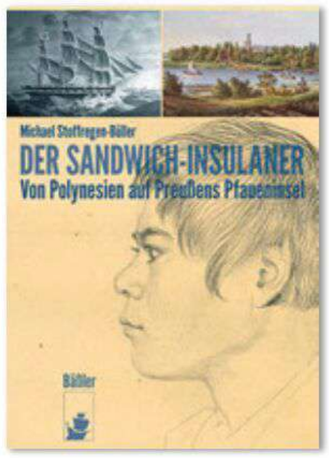
Entsprechend ist der Empfang durch Staatsminister Graf von Bülow, den Präsidenten der Seehandlungsgesellschaft Christian Rother und 2.000 jubelnde Bürger. Kapitän Harmssen reist nach Berlin, wo ihn König Friedrich Wilhelm III. empfängt und mit dem Allgemeinen Ehrenzeichen erster Klasse auszeichnet.

Acht Monate muss die *Mentor* zur Überholung in die Werft, ehe sie Handelsfahrten im Atlantik und in der Karibik absolviert. Im Oktober 1831 steht wegen gravierender Mängel der Verkauf an – für 4.800 Reichsthaler, die Hälfte des Buchwerts, geht das Schiff an den Reeder Thomsen aus Swinemünde. Dieser benennt die *Mentor* im Frühjahr 1832 in *Präsident Rother* um. Trotz Überholungen gibt es immer häufiger Leckagen, das Schiff taucht nicht mehr in den Hafenbüchern Swinemündes auf. Vermutlich wurde das erste deutsche Weltreiseschiff in aller Stille abgewrackt. ⚓

Buchtipp

Einen ausführlichen Bericht zur Weltreise der *Mentor* mit vielen Details findet man in dem mit großer Sorgfalt recherchierten und liebevoll zusammengetragenen Buch *Der Sandwich-Insulaner* aus dem Bäßler-Verlag, Berlin. Autor Michael Stoffregen-Büller war Chefredakteur beim Hessischen Rundfunk und viele Jahre für die ARD-Magazine *Monitor* und *Weltspiegel* tätig. Der Vollblut-Journalist kann nicht nur glänzend recherchieren, sondern auch packend schildern und schreiben. Im Buch geht es vor allem um das Leben von Harry Maitey, dem ersten Hawaiianer in Deutschland. Auf Geheiß Königs Friedrich Wilhelm III. kam er in die royale Menagerie auf die Pfaueninsel, wo er arbeitete, heiratete, Kinder aufzog, starb und auch begraben ist. Absolut empfehlenswert!

Stoffregen-Büller, Michael: *Der Sandwich-Insulaner. Von Polynesien auf Preußens Pfaueninsel*. Bäßler Verlag, Berlin, 272 Seiten mit vielen Illustrationen, 26 Euro



SELTSAMES UNTERWASSER-OBJEKT IN DER TROMPER WIEK

„Projekt Tintenfisch“

Vor Rügen finden Taucher ein merkwürdiges Gebilde, das Rätsel aufgibt. Erst intensive Recherchen in Zusammenarbeit mit Marinehistorikern lüften das Geheimnis. Die Spur führt zu den frühen Seestreitkräften der DDR und der nachrichtendienstlichen Abteilung der US Navy ...

Von Dr. Thomas Förster

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, kurz BSH, pflegt seit 25 Jahren eine enge Zusammenarbeit mit Schifffahrts- und Marinehistorikern sowie den Unterwasserarchäologen in Mecklenburg-Vorpommern. Dieser intensive Austausch führt regelmäßig dazu, dass historisch bedeutsame Schiffswracks entdeckt und identifiziert werden können.

Die Vermessungs- und Wracksuchschiffe der Bundesbehörde untersuchen die Seegebiete im deutschen Hoheitsgebiet und in der ausschließlichen Wirtschaftszone. Dabei legen die Fahrzeuge des BSH jährlich bis zu 12.000 Kilometer auf der etwa 57.000 Quadratkilometer großen Wasserfläche des deutschen Anteils der Ost- und Nordsee zurück. Mit hochauflösenden Sonaren scannen die Experten den Grund ab, sodass sie selbst kleinere Objekte wie Minen oder verlorene Fässer und Autoreifen sicher lokalisieren können.

Besonderes Augenmerk gilt den Veränderungen am Grund der Ost- und Nordsee und aufragenden Objekten wie Gesteinsbrocken oder Wracks. Berufstaucher des BSH erfassen und beschreiben dann die gesunkenen Schiffe, die Hindernisse für die Schifffahrt oder die Fischerei sind. Strömungen können die Wracks allerdings vor sich herschieben, sodass die Wassertiefe schwanken kann. Darüber hinaus nagt der Zerfall an den Schiffen.

Jährlich werden in den deutschen Gewässern bis zu 40 neue Wracks gefunden, und bei etwa 200 bekannten Positionen untersuchten Experten des BSH, von Historikern und Archäologen unterstützt, den Zustand der Schiffsreste. Durch Auswerten einer Vielzahl von Akten zu Schiffsuntergängen ist es möglich, Hinweise zu Untergangspositionen zu geben, die wiederum wertvolle Anhaltspunkte für die zielgerichtete Wracksuche geben. Archivrecherchen und Tauchuntersuchungen mit der Methodik der Unterwasserarchäologie ermöglichen es, Schiffswracks zu datieren und häufig sogar zu identifizieren.

Suche unter Wasser

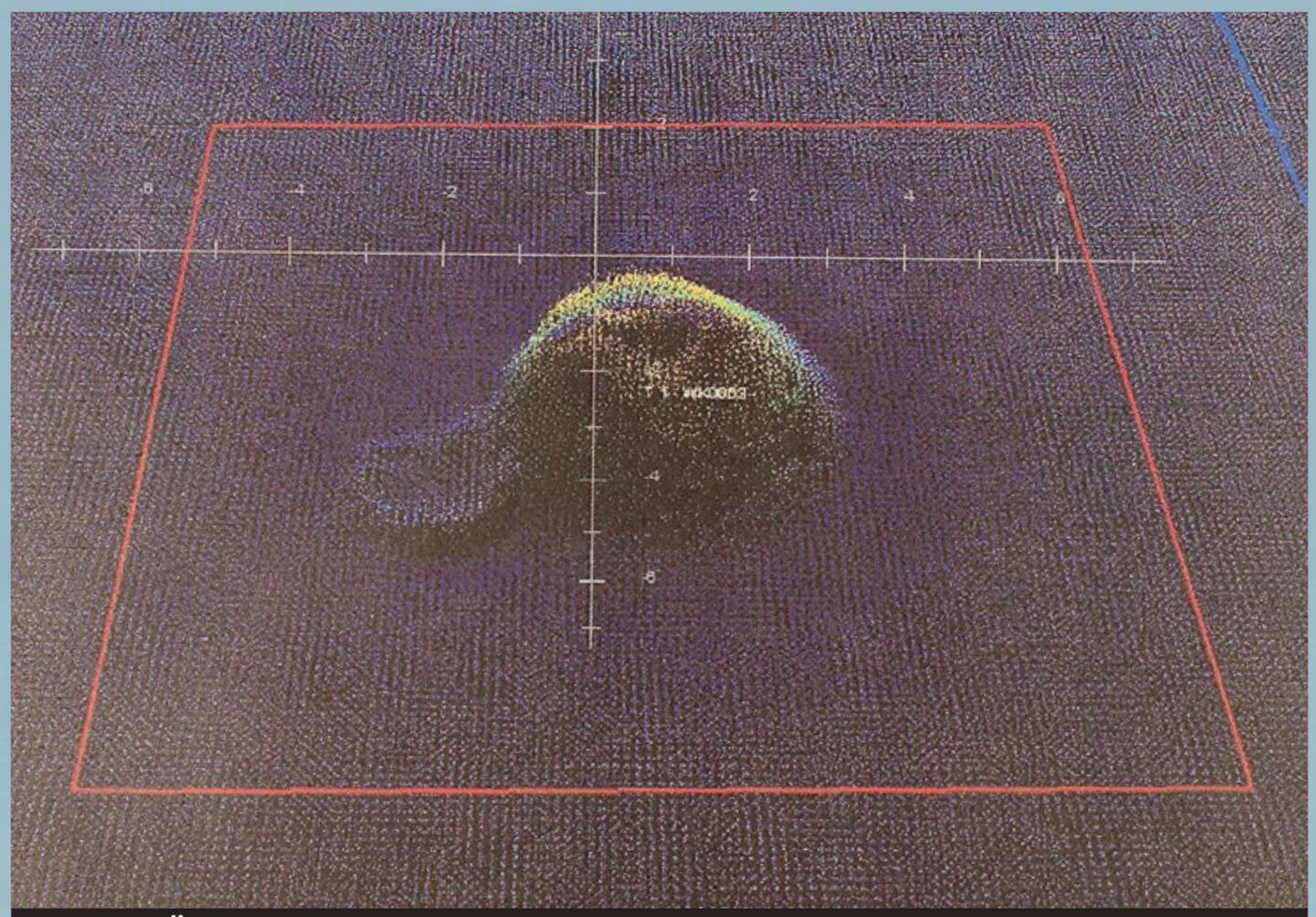
Mit einer genauen Bestimmung der gesunkenen Fahrzeuge kann man Rückschlüsse auf Zerfallsprozesse oder auch gefährliche Ladungen treffen. Durch den kontinuierlichen Einsatz der BSH-Schiffe und durch die an Bord befindliche moderne Ortungstechnik können die Fachleute große Flächen der

Ost- und Nordsee systematisch absuchen. Über 2.500 Fundpositionen sind derzeit im BSH-Archiv für diese Bereiche erfasst. Die Berichte stellt man den Archäologen und Historikern zur Verfügung, die nun Folgeuntersuchungen an den Wracks durchführen können. Gerade die Archäologischen Landesämter der an der Ost- und Nordsee liegenden Bundesländer haben großes Interesse an diesen Informationen. Mit ihnen kann der Denkmalwert der in den Hoheitsgewässern liegenden Wracks und anderen Fundstellen bestimmt und deren Schutz organisiert werden.

Zeugnisse des Zweiten Weltkriegs

Ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit bei der Seevermessung und Wracksuche des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie mit den Marinehistorikern und Unterwasserarchäologen bilden die Untersuchungen an einem mysteriösen Objekt in der Tromper Wiek nördlich der Insel Rügen.

Das Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff *Deneb* ist hauptsächlich vor der deutschen Ostseeküste und so auch in diesem Seegebiet im Einsatz. Das 51,92 Meter lange, 11,40 Meter breite Schiff mit einem Tiefgang von 3,45 Metern ist mit modernster Ortungstechnik zur Seevermessung und Wracksuche ausgestattet. Die Aufgaben des Hightech-Schiffes sind vielfältig. In der Ostsee rund um die Insel Rügen sind über 350 Schiffswracks bekannt. Havarieberichte und andere Archivalien geben Auskunft über 530 Seeunfälle innerhalb der letzten 250 Jahre. Häufig werden hier bei der Wracksuche auch Hinterlassenschaften der letzten beiden Weltkriege entdeckt.



MYSTERIÖSE GLOCKE: Auf den Sonarbildern der *Deneb* war ein äußerst ungewöhnliches Objekt zu erkennen

Foto: Sonarbild VWFS Deneb, BSH

In der Schlussphase des Zweiten Weltkrieges wurden ab Januar 1945 mit der Operation „Hannibal“ über 2,5 Millionen Menschen über die Ostsee evakuiert. Im Einsatz waren über 1.000 Schiffe, von den 245 durch Feindeinwirkung sanken. Für die Anlandung und den Weitertransport der Flüchtlinge spielte Saßnitz eine wichtige Rolle.

Wegen der hohen Konzentration von Schiffen sowie Flüchtlingen und verwundeten Soldaten griff am 6. März 1945 ein aus 150 Lancaster-Bombern bestehender Verband der Royal Air Force den Hafen an. Überliefert sind verschiedene Abschüsse von

AUSGANGSPUNKT: Nördlich von Rügen (im Bild Kap Arkona) fanden Forscher ein seltsames Objekt am Meeresgrund, das so gar nicht in das Schema der üblichen Hinterlassenschaften in dieser Region passt

Foto: picture-alliance/Hinrich Bäsemann

Flugzeugen aus dem Verband. Amerikanische Bomberverbände nutzten auch die Ostsee für den Anflug für Angriffe auf das Reichsgebiet. Aufgrund von Hinweisen amerikanischer Historiker überprüfte die *Deneb* im September 2018 verschiedene Absturzpositionen von alliierten Maschinen nördlich von Saßnitz.

Teamarbeit beim Identifizieren

Bei der Suche stieß das Schiff auf ein merkwürdiges Gebilde. Das Sonarbild zeigte in einer Tiefe von 28 Metern ein glockenähnliches Stück, das mit einem Durchmesser von fast fünf Metern auch fünf Meter aus dem Grund ragte. Die Sonaraufnahmen und die Tauchergebnisse zeigten, dass es sich um kein Flugzeugwrack, aber auch nicht um die Überreste eines gesunkenen Schiffes handelte.

In bewährter Weise bezog das BSH Marinehistoriker und Unterwasserarchäologen in die Recherche zu dem ungewöhnlichen Fund ein. Untersuchungen ergaben, dass die glockenähnliche Konstruktion von Kabeln durchzogen war. Erste Vermutungen gingen dahin, dass es sich möglicherweise um ein Schiffsteil oder um eine Anlage handeln könnte, die bei einem Transport über See verloren ging. Dagegen sprach aber ein Datenkabel, das in Richtung Land verlief. Ähnliche Datenkabel konnten auch im Strandbereich um Arkona entdeckt werden …

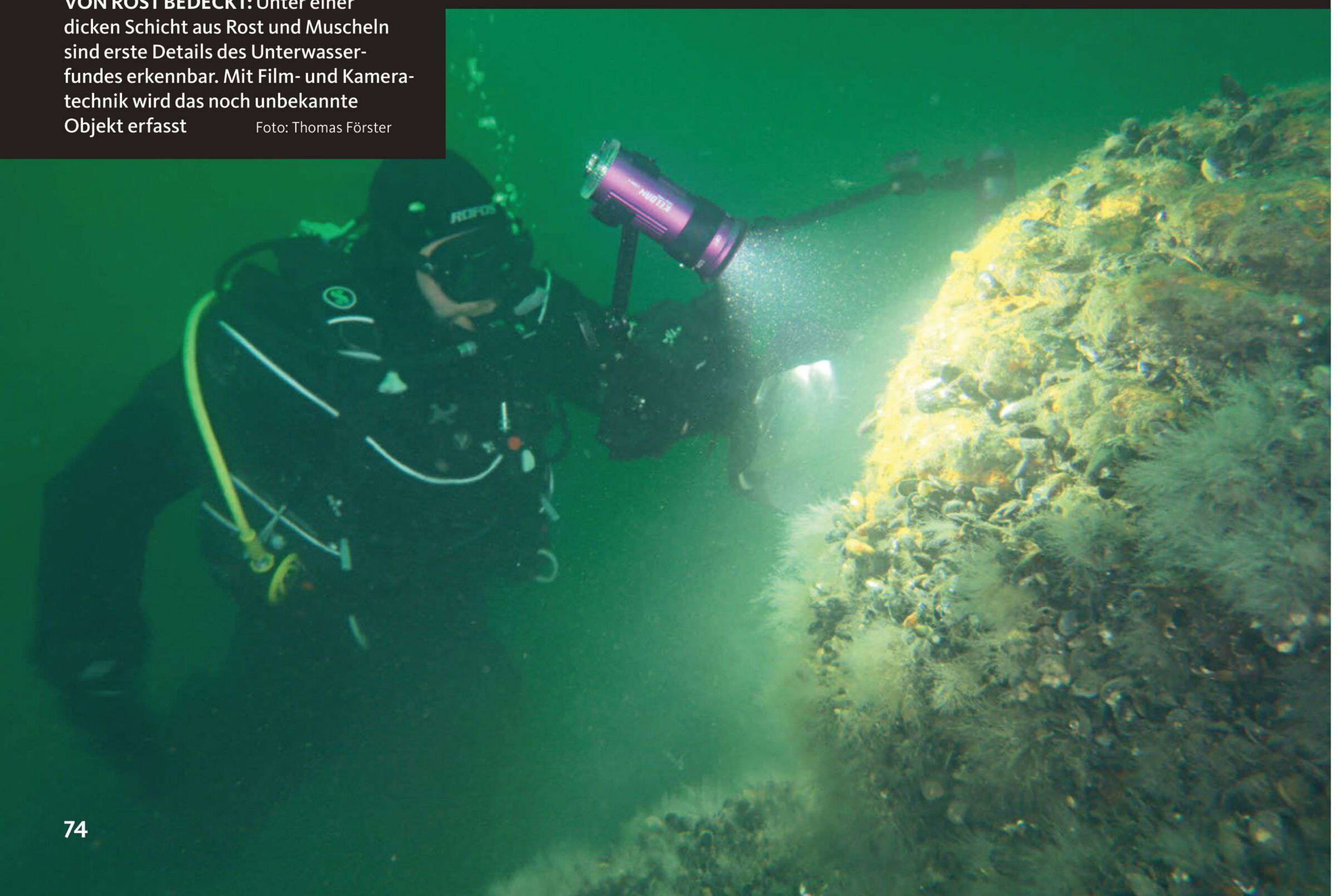
IM TAUCHERKORB: Der Autor wird zur wissenschaftlichen Dokumentation der Glocke in die Tiefe hinabgelassen Foto: Gary Krosnoff

Mitglieder des Landesverbandes Mecklenburg-Vorpommern der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) begannen sich intensiv mit der mysteriösen Konstruktion zu beschäftigen. Zeitzeugen versuchten mit Informationen zu helfen, der Fund wurde in Internetforen von Angehörigen der Volksmarine diskutiert. Der Brigadechef eines Verbandes von Minenleg- und -räumschiffen erinnerte sich, dass die Fahrzeuge seiner Einheit Ende der 1950er-Jahre vor Arkona Kabel in See verlegt hatten.

Des Rätsels Lösung

Marinetaucher des Bergungsdienstes der in Dranske stationierten 6. Flottille belegen diese Aussage. Anfang der 1960er-Jahre mussten sie an Seekabeln vor Arkona im nördlichen Teil Rügens regelmäßig Reparatur- und Wartungsarbeiten durchführen. In der Brandungszone wurden die Datenlei-

VON ROST BEDECKT: Unter einer dicken Schicht aus Rost und Muscheln sind erste Details des Unterwasserfundes erkennbar. Mit Film- und Kameratechnik wird das noch unbekannte Objekt erfasst Foto: Thomas Förster



tungen häufig beschädigt, die dann in mühseliger Arbeit einen schweren gusseisernen Schutzmantel erhielten. Unbekannt für beide Einheiten war, zu welchen Anlagen diese Kabel in See führten. Die Kabel liefen augenscheinlich in einer alten Bunkeranlage beim Kap Arkona zusammen.

Im Sommer 2019 kontrollierte die *Deneb* den Fund erneut. Mit an Bord waren Unterwasserarchäologen und Marinehistoriker. Neben Tauchern kam auch ein ROV, eine Tauchdrohne mit hochauflösender Kameratechnik, zum Einsatz. Begleitet wurde der Einsatz sogar von einem Filmteam von *TerraX*. Vom Sassnitzer Hafen aus lief die *Deneb* bei besten Wetterverhältnissen die Position nördlich der Insel Rügen an. Punktgenau erreichte das Schiff sein Ziel, und auf dem Monitor des Sonars tauchte das glockenförmige Gebilde auf. Das Schiff positionierte sich genau über der Fundstelle, sodass ein zielgerichteter Einsatz des ROV und der Taucher folgte.

Mit einer Unterwassersicht von etwa fünf Metern bestanden gute Verhältnisse zur Dokumentation der rätselhaften Anlage. In jeweils zwei Tauchgängen gelang es mit Bild- und Filmmaterial, das Objekt genau zu dokumentieren. Der glockenförmige Körper bestand aus Stahl, der – von Rost und Muscheln überzogen – noch in einem relativ guten Zustand war.

Die mysteriöse Glocke war eine Horchstation! Das Projekt „Tintenfisch“ wurde während des Kalten Krieges von den Seestreitkräften der DDR betrieben

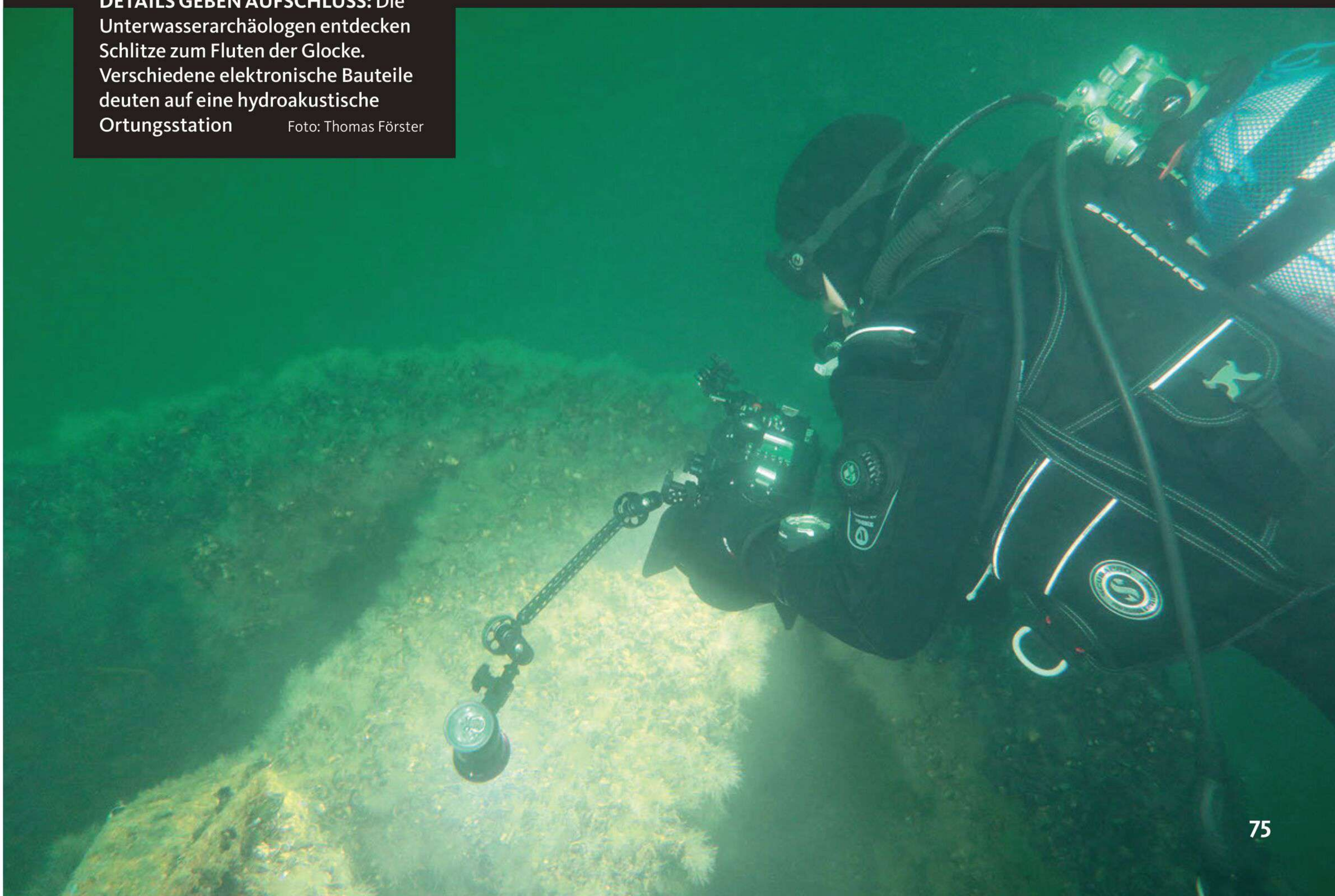
Durch sein Eigengewicht war er tief in den schlickigen Meeresgrund eingesunken. Seitlich ist ein Kasten zu erkennen, in dem das Kabel aus der Anlage geführt wurde. Die Glocke diente vermutlich zum Schutz entsprechender im Innenraum angebrachter Elektronik und als Auftriebskörper zum Aufholen und Absenken der Anlage. Schlitze im oberen Teil deuteten darauf hin, dass hier die Luft beim Absenken entweichen konnte. Im oberen Teil der Glocke fiel eine massive Öse auf, an der man sie aus dem Wasser heben konnte. Außerdem gab ein Bauteil auf der Spitze Aufschluss über die mögliche Funktion der Anlage. Dort befand sich ein helmartiger Aufsatz, den vermutlich Fischernetze aus seiner ursprünglichen Position gerissen hatten.

Wabenförmig angebrachte Messinghülsen, aus denen Kabel ins Innere der Glocke liefen, gaben einen Namen frei: Auf einer der Messinghülsen stand die Aufschrift „Sonde 20“. Also handelte es sich um eine hydroakustische Messanlage. Mithilfe der Sonden konnte Schall, wie er beispielsweise auch durch Schiffspropeller erzeugt wird, gemessen und an eine Station an Land weitergeleitet werden.

Schiffsortung unter Wasser

Nach der erfolgreichen Dokumentation der Glocke ging die Recherche, aber auch die Spurensuche an Land weiter. Aufgrund von Aussagen von Zeitzeugen verdichteten sich die Hinweise, dass es sich bei der Glocke um die Basisstation eines passiven hydroakustischen Ortungssystems handelte, um U-Boote und Überwassereinheiten aufklären zu können.

DETAILS GEBEN AUFSCHLUSS: Die Unterwasserarchäologen entdecken Schlitze zum Fluten der Glocke. Verschiedene elektronische Bauteile deuten auf eine hydroakustische Ortungsstation Foto: Thomas Förster



Das System mit dem Namen „Tintenfisch“ wurde bereits Mitte der 1950er-Jahre von verschiedenen Firmen in der DDR, etwa dem VEB Entwicklungswerk Funkmechanik in Leipzig-Plagwitz, dem VEB Carl Zeiss Jena, dem Institut für Schiffbautechnik und der Peenewerft in Wolgast entwickelt, alles in enger Abstimmung mit dem Kommando der Seestreitkräfte.

Im Fokus der Navy

Geplant war, dass die Ortungsanlage aus drei Basisstationen mit Standorten in der Ostsee westlich, nördlich und östlich der Insel Rügen bestehen sollte. Durch die zentrale Lage innerhalb der Ostsee bot Rügen einen optimalen Standort. Das fertiggestellte System wurde von einem Bunker der Küstenbeobachtungsstation am Kap Arkona betrieben. Allerdings war es problematisch, für die weitere Recherche Unterlagen zu diesem Projekt zu erhalten.

Während der Untersuchungen ergab sich dann unerwartet eine wichtige Quelle: Das System stand auch im Fokus der nachrichtendienstlichen Abteilung der US Navy! Umfassende Informationen erhielt diese Stelle durch einen Überläufer, der von 1956 bis 1959 in den Seestreitkräften der DDR diente und ab 1958 als Hydroakustiker in der Küstenbeobachtungsstelle Arkona seinen Dienst versah. Er beschrieb genau den Aufbau der drei Basisstationen, die zwischen 1957 und 1958 in einer Entfernung von drei bis 4,5 Seemeilen vor der Küste abgesenkt worden waren. Die Ausstattung der Basisstationen variierte zwischen jeweils 24, 48 und zu einem späteren Zeitpunkt 96 Hydrophonen. In der Küstenbeobachtungsstation befand sich die erforderliche Elektronik: Netzgeräte, Kompensatoren, Schallspektrometer und ein Auswertetisch.

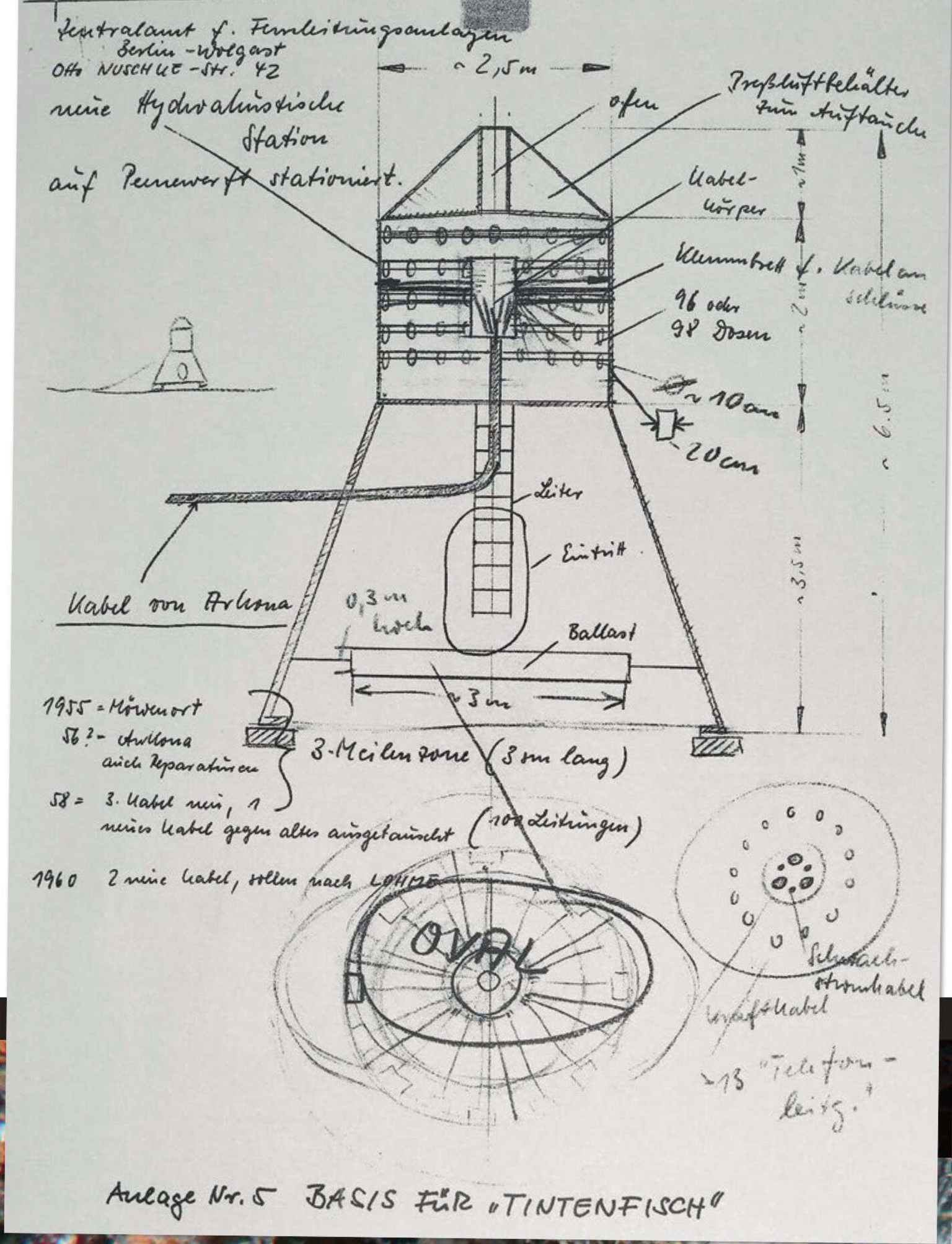
Die nachrichtendienstliche Abteilung der Navy beobachtete das Projekt. Erhaltene Unterlagen erwiesen sich als wichtige Quelle zur Identifikation

Von hier aus peilte man Propellergeräusche von Fahrzeugen auf See über die drei Unterwasserbasen an, um deren Position zu bestimmen. Mit weiteren Messungen ließen sich die Fahrtrichtung und die Geschwindigkeit bestimmen. Durch die Spezifik der Propellergeräusche war es auch möglich, die Art des Schiffes zu unterscheiden – ob Fischkutter, U-Boot oder Kriegsschiff. Das System war nicht dauerhaft in Betrieb, sondern wurde vorwiegend während schlechter Sichtverhältnisse oder beim Ausfall von Radarstationen eingesetzt.

Harter Dienst im Bunker

Das Abhören der durch die Hydrophone aufgenommenen Signale erforderte eine extrem hohe Konzentration, sodass bereits nach zwei bis vier Stunden bei dem Bedienungspersonal starke Ermüdungserscheinungen auftraten. Aufgrund der genauen Beschreibung mit Skizzen zur Raumaufteilung und zu den verwendeten Geräten ließ sich der für das Ortungssystem genutzte Bunker direkt vor den Leuchttürmen von Arkona lokalisieren.

GUT VERKABELT: Wabenförmig sind 98 Empfänger im Oberteil der Glocke angeordnet. Der Sonarkopf ist zentraler Teil der Horchstation; hier werden Schallwellen, wie sie von Schiffspropellern erzeugt werden, erfasst und an die Landstation weitergeleitet Foto: Thomas Förster



GEHEIMES DOSSIER: Ein Überläufer der Seestreitkräfte der DDR skizzierte sehr genau seine Beobachtungen auf der Station

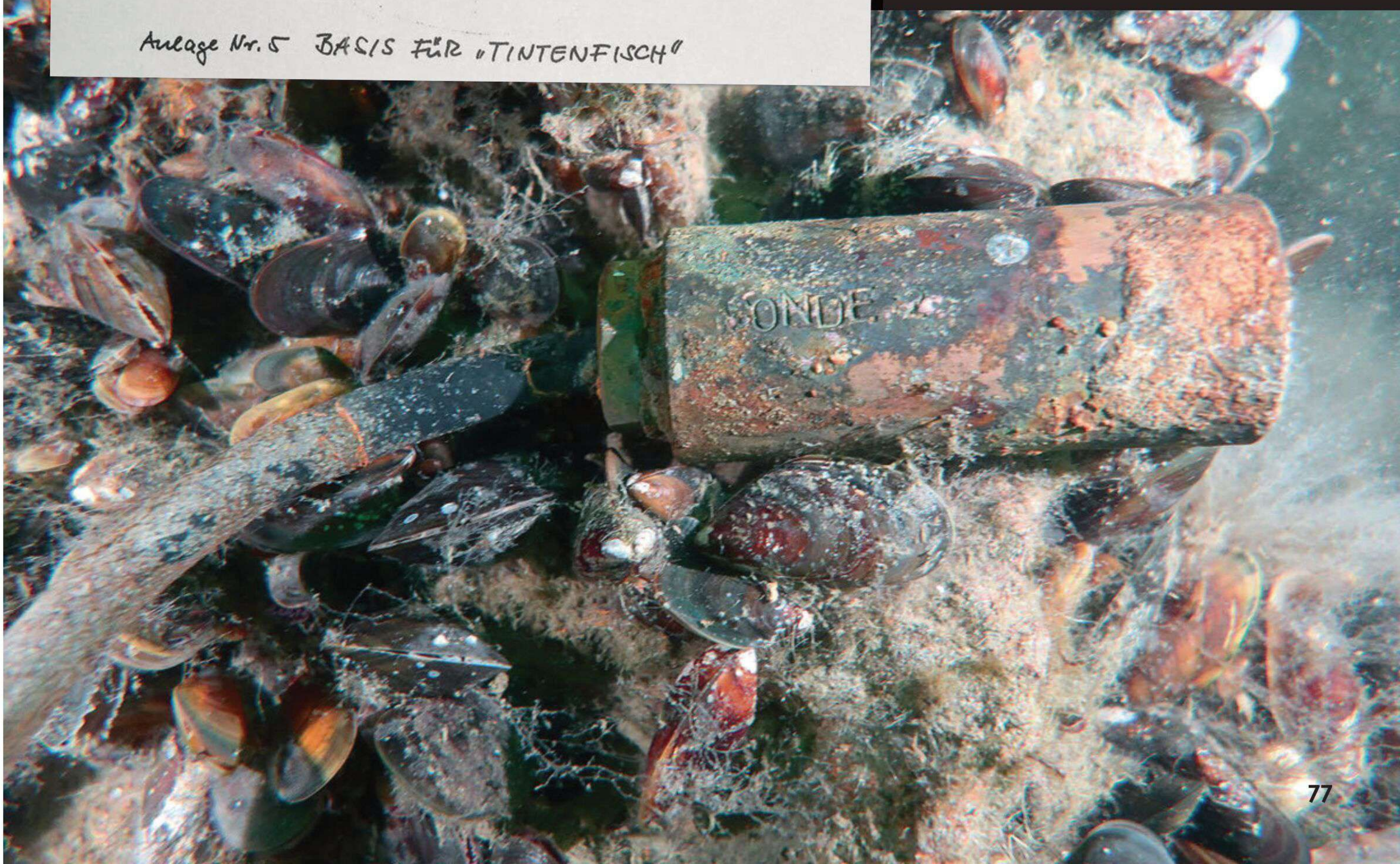
Foto: Archiv Thomas Förster

Allerdings blieben offene Fragen. Die von der *Deneb* lokalisierte Anlage ist mehr als 4,5 Seemeilen von Arkona entfernt, sodass es sich nicht um die sogenannte „Ostbasis" handeln kann. In den Unterlagen der amerikanischen Aufklärung fand sich ein Hinweis, dass 1960 zwei weitere Seekabel nach Lohme auf Rügen geliefert wurden. Aufschluss brachte hier eine Studie zu den Signalstellen der Volksmarine, aus der hervorgeht, dass Anfang der 1960er-Jahre von der Küstenbeobachtungsstelle Stubbenkammer ein weiteres System „Tintenfisch" mit einer Landstation und zwei Unterwasserbasen in Betrieb ging.

Ab Mitte 1965 nahm die DDR das System „Tintenfisch" aus dem operativen Dienst und demontierte es ab 1972. Was blieb, war die von der *Deneb* entdeckte Glocke auf dem Meeresgrund. ⚓

SONDE VOM „TINTENFISCH": Mit solchen Sonden konnten Unterwassergeräusche empfangen und an die Landstationen weitergeleitet werden

Foto: Thomas Förster



FISCHEREI-MUSEUM UND MEHR

Touristen-Magnet

Fiskerietshus Hvide Sande in Dänemark

GUT ERHALTEN: Das Motorrettungsboot MRB 21 gehörte zu den ersten Exponaten des Museums Alle Fotos: Detlef Ollesch

Die 3.000-Einwohner-Stadt Hvide Sande am Durchstich durch die Nehrung „Holmsland Klit“, der den Ringkøbing-Fjord mit der Nordsee verbindet, besitzt Dänemarks fünftgrößten Fischereihafen. Zu den Sehenswürdigkeiten des Ortes, die jährlich Tausende von Touristen anziehen, gehören neben dem Hafen, in dem unter anderem ein Seenotrettungskreuzer und ein Marineheimwehrkutter stationiert sind, und der dortigen Werft, die in Deutschland jüngst durch die Reparatur des Lotsenschoners *No. 5 Elbe* bekannt geworden ist, das Fiskeriets Hus.

Dieses „Fischereihaus“ ist nicht etwa eine alte Fischerhütte, sondern ein 1992 gegründetes lokalhistorisches Museum mit integrierten Aquarien, die dem Betrachter die Fauna der Nordsee und des Ringkøbingsfjordes näherbringen.

Den Schwerpunkt der Sammlung bildet, wie der Name des Museums verrät, die Fischerei. Von der wollenen Unterwäsche der Kutterbesatzungen vergangener Tage bis zur begehbaren Original-Mannschaftskajüte des Kutters *Ruth Mathiesen* von 1974 gibt es wohl keinen Aspekt des lokalen Fischfangs, der hier nicht gezeigt wird.

Auch die weiteren Themen des Museums sind durchweg maritimer Natur: von den Schiffsstrandungen und der Seenotrettung, die hier an der „Eisenküste“ von nahezu jedem Museum thematisiert werden, über den nur acht Kilometer entfernten Leuchtturm Lyngvig Fyr, dessen ursprüngliches Uhrwerk präsentiert wird, bis hin zu den verschiedenen Häfen des Ortes. Nicht zu vergessen die Schleusen (Kammerschleuse und Drainageschleuse), die eigentlichen Verbindungsstellen zwischen dem Fjord, und das Meer. Dazu kommt noch der Tourismus mit seinen Ausflugsschiffen und als relativ neuer Wirtschaftszweig der außer Sichtweite vor der Küste liegende Windpark mit seinen Versorgungseinrichtungen an Land. Dies alles wird, wo es möglich ist, durch Original-Exponate, ansonsten durch Modelle, Fotos, Zeichnungen, überwiegend dreisprachige (dänisch, deutsch, englisch) Texte und Filme veranschaulicht.

BEGEHBAR: Im Großexponat Jonna sind die wesentlichen Teile des Oberdecks erlebbar

VERSCHIEDENE EXPONATE: Leinengewehr und Wurfanker waren typische Geräte aus der Frühzeit der organisierten Seenotrettung

Zu den Kuriositäten zählt ein wiederaufgebauter Schuppen, dessen Dach aus dem Rumpf eines alten Fischerbootes aus dem Jahr 1850 besteht. Und auf der Freifläche zwischen dem Museum und dem Fjord wartet das 1933 auf der Marinewerft in Kopenhagen gebaute Motorrettungsboot MRB 21 auf Besucher. Nach einer fast 60-jährigen Einsatzzeit, bei der im Jahr 1951 fünf Rettungsmänner ums Leben kamen, wurde es 1991 dem gerade in Gründung befindlichen Museum übergeben. Im Winter leistet ihm das „Seeschiff“ *Thomas*, das Replikat eines offenen flachen Bootes mit Seitenschwertern, dort Gesellschaft. Dieses Boot, hier im Museum gebaut, wird im Sommer von einer ehrenamtlichen Mannschaft aktiv gefahren und trägt so seinen Teil dazu bei, den Ort Hvide Sande zu einem lohnenswerten Ziel für Seefahrtsinteressierte zu machen. ⚓

Detlef Ollesch

INFO

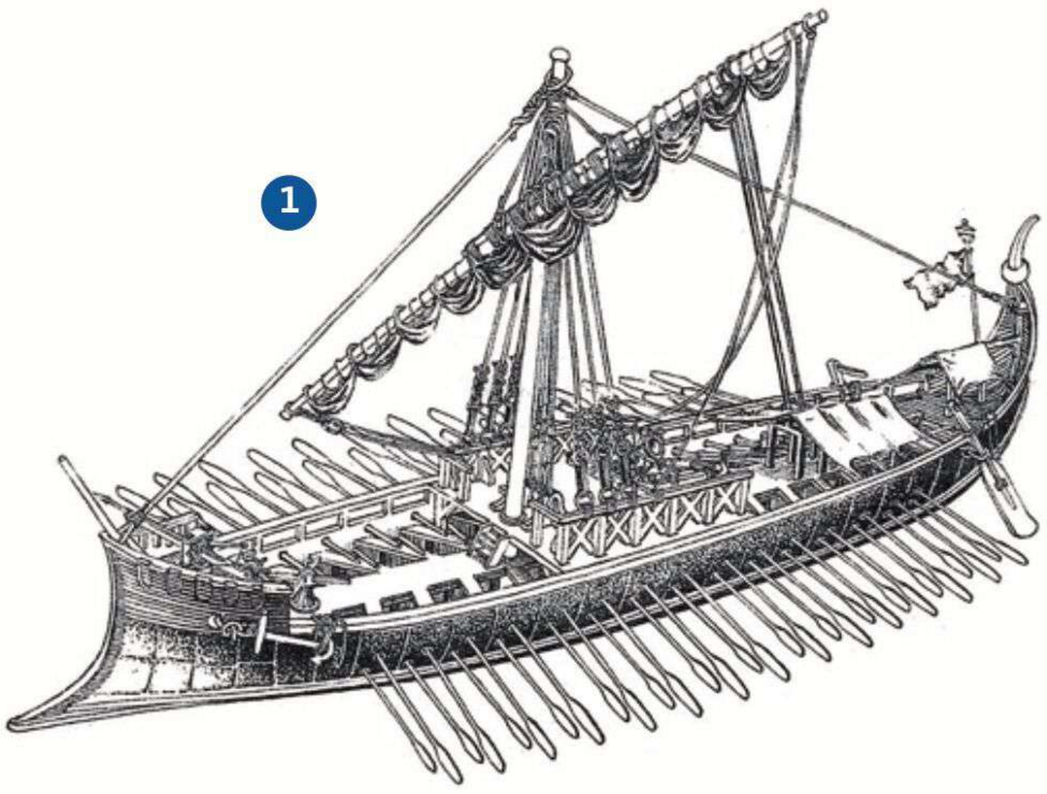
Anschrift
Fiskeriets Hus
Nørregade 2b
6960 Hvide Sande
Tel. +45 9731 2610
https://fiskerietshus.dk/de/
info@fiskerietshus.dk

Öffnungszeiten
Palmsonntag bis zum 1. November:
täglich 10–17 Uhr
1. November bis Palmsonntag: 10–16 Uhr

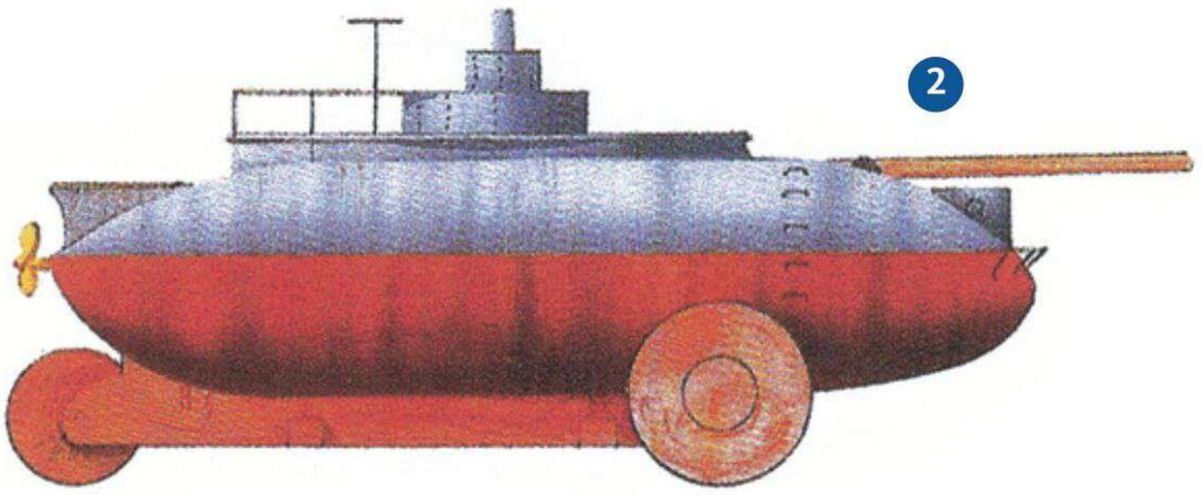
BILDERRÄTSEL

Erkennen Sie das Schiff?

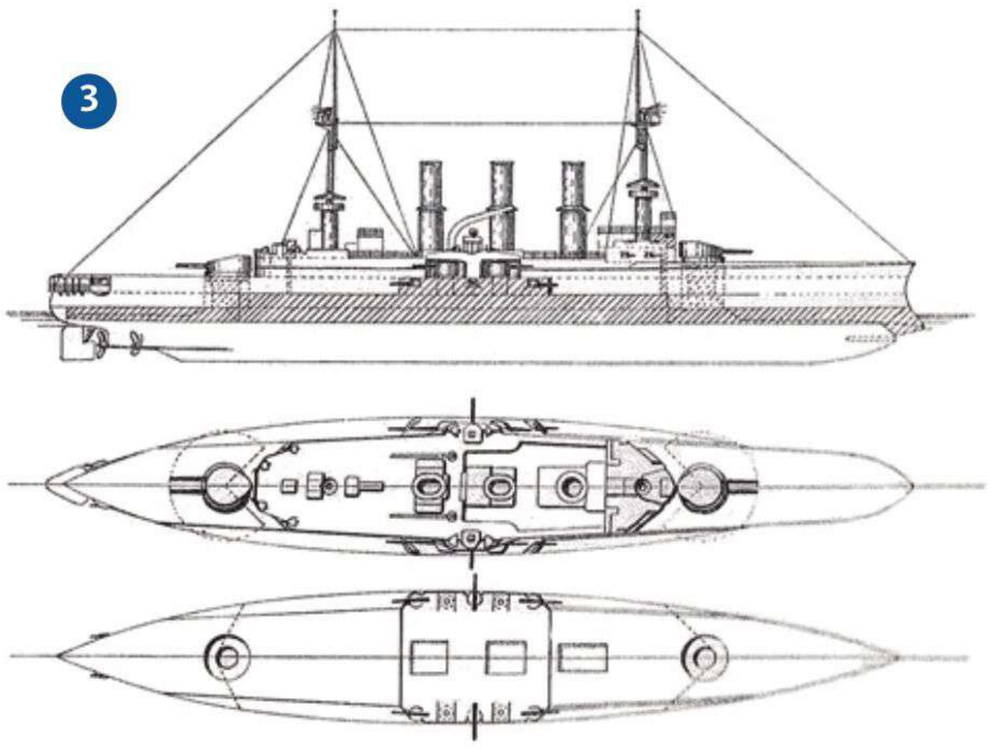
1



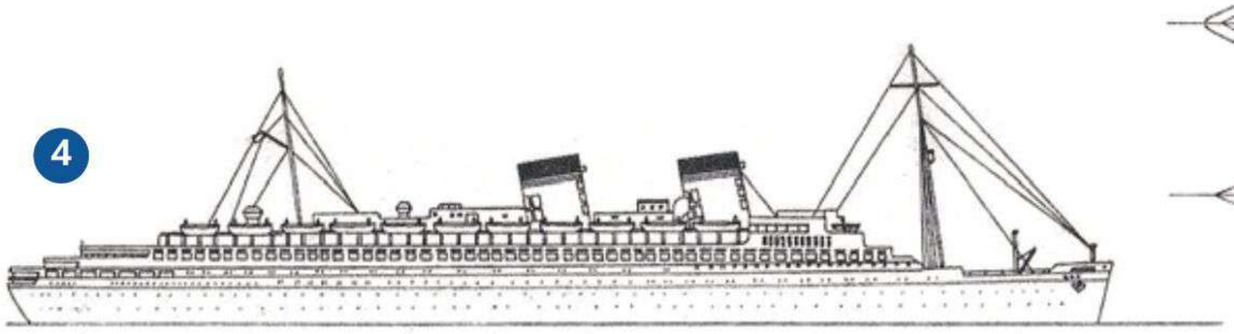
2



3

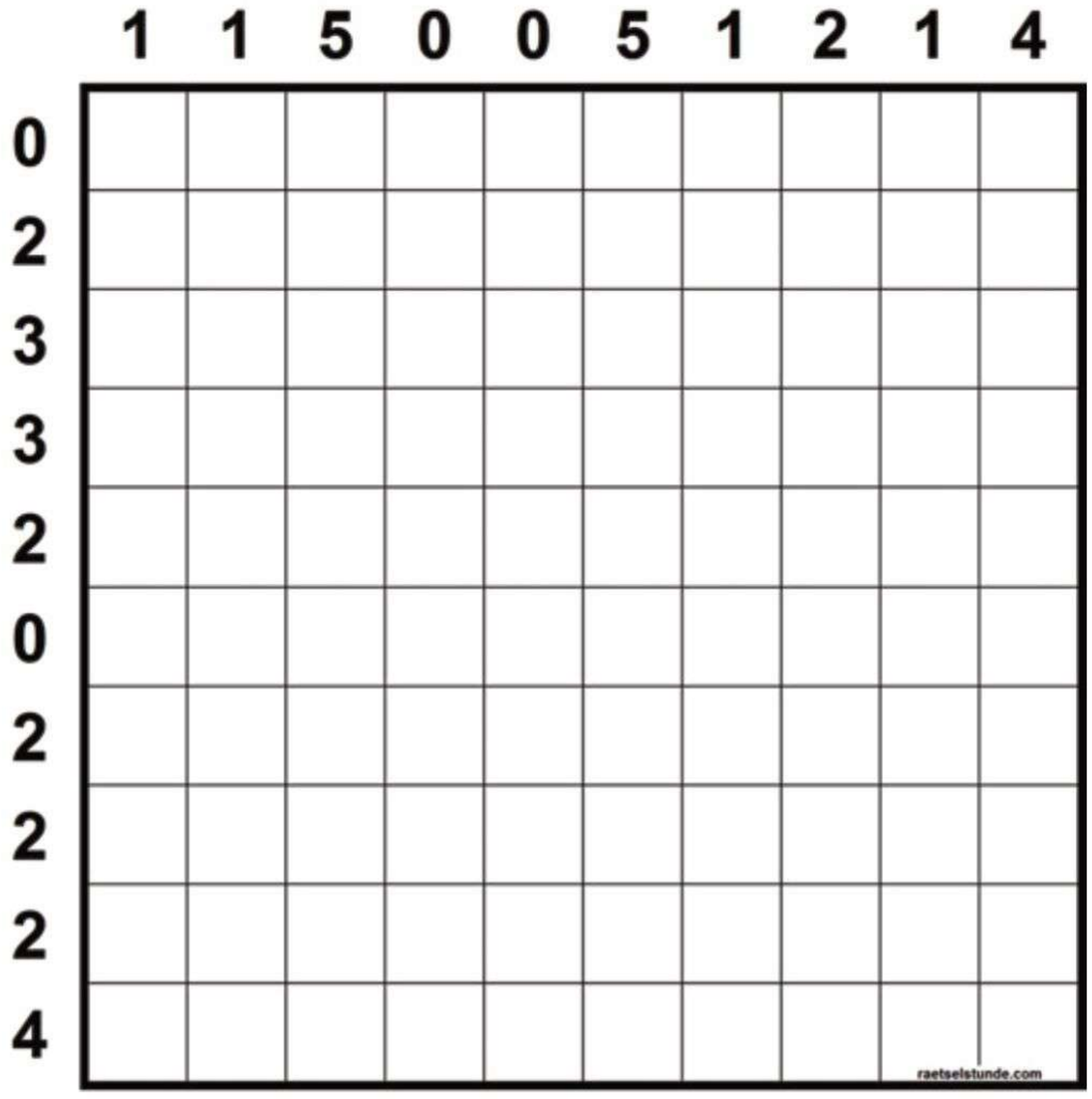


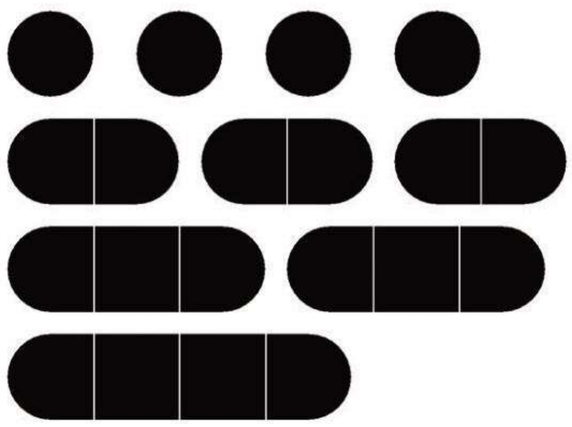
4



LOGIKRÄTSEL

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL

1 Dromone (Byzanz, 6.–10. Jahrhundert)
2 Bergungsboot *Argonaut* (USA, Stapellauf 1897)
3 Großer Kreuzer *SMS Friedrich Karl* (Deutschland, Stapellauf 1902)
4 Passagierdampfer *Rex* (Italien, Stapellauf 1931)

Königin Europa

Dieser historische Holzschnitt aus der *Cosmographia* von Sebastian Münster aus dem Jahre 1598 zeigt die „Regina Europa“ oder „Königin Europa“, eine Allegorie, die Europa als Herrscherin darstellt. Der 1488 in Ingelheim geborene und 1552 in Basel verstorbene Kosmograf Sebastian Münster arbeitete mit mehr als 100 Autoren zusammen, die für ihn Reiseberichte und Ortsansichten aus aller Welt anfertigten, die er für sein Werk nutzte. *AK*

zweyen General Tafeln/vnd in der newen Tafel die allein Europam begreifft. Doch wann man ansehen will vnd darzu rechnen die grossen Landschafften die gegen Mitnacht gehn/solt wol die breite Europe vbertreffen die länge. Wie aber Ptolemæus Europam beschrieben hat/ist sein länge gröſſer dann die breite. Das ist ein mal gewiß/daß Europa ist ein trefflich fruchtbar vnd wol erba-

Europa wie fruchtbar es seye.

wen

Foto: Interfoto/fine art images

Ab 8. Februar am Kiosk

Die ersten Erfolge

OBWOHL DIE MARINEFÜHRUNG zu Beginn des Ersten Weltkrieges Unterseeboote im strategischen Konzept kaum berücksichtigte, erwiesen sich die grauen Wölfe bereits als effiziente Waffe. Wir gehen den deutschen U-Booten SM U 9 bis U 12 auf die Spur, beschreiben Entwicklung, Technik, Besonderheiten, Einsätze und schließlich ihre Schicksale im Kampf.

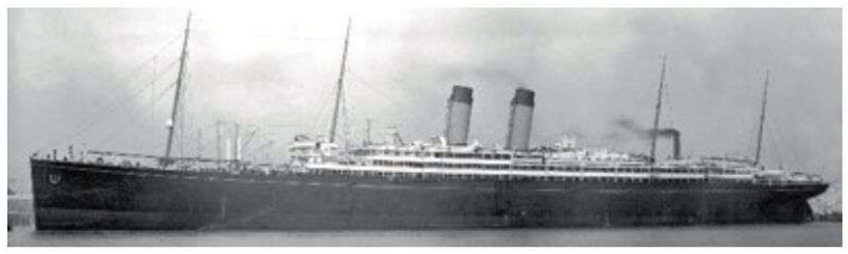
Fotos: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag, Interfoto/Sammlung Rauch, Mary Evans/Harland & Wolff Collection/National Museums Northern Ireland, Granger/NYC

Der Größte

CHRISTOPH KOLUMBUS ist untrennbar mit der Entdeckung Amerikas verbunden, obwohl der Kontinent schon früher besucht worden war. Seine eigentliche Leistung liegt woanders.

Phantomsegler

UNTER DEM HAKENKREUZ fuhren unscheinbare Segelboote im Dienst der deutschen Abwehr und setzten im Zweiten Weltkrieg Agenten an den entlegensten Küsten ab.

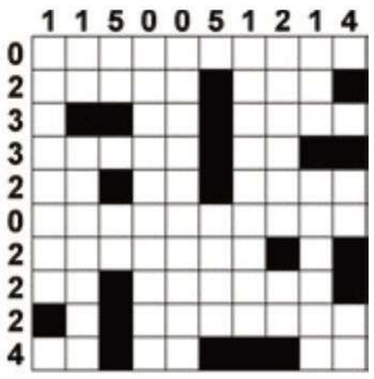


„The Big Four"

DIE PASSAGIERDAMPFER *Celtic*, *Cedric*, *Baltic* und *Adriatic* waren der Stolz der britischen White Star Line.

AUSSERDEM: ***JEANNE D'ARC*** Ein außergewöhnliches Schiff der französischen Marine
TORPEDOBOOTE Eine neue Entwicklung revolutioniert die See
KOLDERSTOCK So steuerte man ein Schiff

Rätselauflösung von Seite 79



SCHIFF Classic

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 . 32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,50 (D), € 10,50 (A), SFr. 15,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 72 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich.
Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion
(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 43 | 1/2021 | Februar | 9.Jahrgang

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Dipl. Ing. (FH) Christian Ullrich

Layout Ralf Puschmann (Ltg.), Tino Pinkert

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Oliver Märten, Claus W. Küster

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Hildegund Roeßler, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.551, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100 hildegund.roessler@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

PEFC PEFC/32-32-082 PEFC zertifiziert Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen www.pefc.de

© 2020 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Bernhard Willer, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 2196-7490

100-%-Gesellschafterin der GeraMond Verlag GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches" können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Das Werk

Achtung, Achtung!

Hier taucht ein sensationeller Bausatz aus WK1 in 1:72 auf!

WWI German U-Boat SM U-9

Länge: 804mm
Breite: 83mm
Höhe: 150mm

Features:
- Erster Plastikbausatz der U9 Klasse in Plastik
- Akkurate Form und Dimensionen
- Optionale obere Ruder
- Optionale Masten
- Klappbarer Schornstein
- Mit Kettenspannern für fortgeschrittene Modellbauer
- Präsentationsständer enthalten

164 Teile
etwa 7000 platzierte Nieten

100% Das Werk Production

1/72
DW 72001

Modellbausatz zum Zusammenbau: Farbe und Kleber nicht enthalten

Am 22. September 1914 versenkte U9 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Otto Weddigen die drei britischen Panzerkreuzer HMS Aboukir, HMS Hogue und HMS Cressy nacheinander und am 15. Oktober den britische Panzerkreuzer HMS Hawke.

Bausatz erscheint im Januar 2021 !

100-seitiges Softcover Buch gratis beiliegend (nur in der Erstauflage)

- **Sehr detaillierte Oberflächen**
- **Optionale Turmgeländer**
- **Offene oder geschlossene Luken**
- **Namensplaketten für alle 4 Schiffe des Typs**
- **Erstes U9-Kit, das jemals in Spritzguss hergestellt wurde**

Forschungstaucher Neil Richmond und James Hartley vermessen U9s Schwesterschiff U12, das der einzige verbleibende Rumpf der Klasse ist . Sie ruht 50 Meter unter Wasser, 25 Kilometer vor der Küste von Schottland, wo sie 1915 versenkt wurde.

Vertrieb durch:

MBK Distribution

www.modellbau-koenig.de
Nordenhamer Str.177 - 27751 Delmenhorst
Tel.: 04221/28 90 870 - E-Mail: business@modellbau-koenig.de

AZ Krick Schiff Classic 2020.qxd 13.02.2020 17:41 Uhr Seite 1

Modellbau 2020

Jetboot 1:15

Jetboot Rescue KJ20
GFK-Bausatz mit zwei Jetantrieben
Länge 610 mm
Bestell-Nr. 26330

krick

www.krick-modell.de

Sao Miguel 1:54

Atlantische Karacke
Länge 843 mm
Bestell-Nr. 21721

mamoli

Schlachtschiff Bismarck 1:200

Laserbaukasten kompl. mit allen Beschlagteilen, Länge 1250 mm
Bestell-Nr. 25076

AMATI

Neuheiten vom Besten

*Fordern Sie den aktuellen **krick**-Hauptkatalog mit Neuheiten 2020 gegen €10,- Schein (Europa €20,-) oder die Neuheiten gegen Einsendung von Briefmarken im Wert von €1,55 Porto (Europa €3,70) an, oder holen Sie diese bei Ihrem Fachhändler.*

krick
Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen